This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

+ *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.

+ *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.

+ *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.

+ *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse `http://books.google.com`

L.L.

Internat
750
B669a

DE LA

PROPRIÉTÉ PRIVÉE

ENNEMIE

SOUS PAVILLON ENNEMI

PAR

CHARLES DE BOECK

DOCTEUR EN DROIT

AVOCAT A LA COUR D'APPEL

LAURÉAT DE LA FACULTÉ DE DROIT DE PARIS

PARIS

A. DURAND ET PEDONE-LAURIEL, ÉDITEURS

LIBRAIRES DE LA COUR D'APPEL ET DE L'ORDRE DES AVOCATS

C. PEDONE-LAURIEL, SUCCESSEUR

13, RUE SOUFFLOT, 13

1892

DE LA

PROPRIÉTÉ PRIVÉE

ENNEMIE

SOUS PAVILLON ENNEMI

DE LA

PROPRIÉTÉ PRIVÉE

ENNEMIE

SOUS PAVILLON ENNEMI

PAR

CHARLES DE BOECK

DOCTEUR EN DROIT

AVOCAT A LA COUR D'APPEL

Lauréat de la Faculté de Droit de Paris

PARIS

A. DURAND ET PEDONE-LAURIEL, ÉDITEURS

Libraires de la Cour d'Appel et de l'Ordre des Avocats

G. PEDONE-LAURIEL, SUCCESSEUR

13, RUE SOUFFLOT, 13

—

1882

BODLEIAN
19 SEP 1980
P
LAW LIBRARY

BIBLIOGRAPHIE [1]

Abbott (Benj. Vaughan). — *United States : a Digest of decisions of the various courts within the United States*, 1e Série, vol. XI, Boston, 1876, Ve *Prize*, p. 195 sqq.

Abreu (le Chevalier d'). — *Traité juridico-politique des prises maritimes*, 2 parties en 1 vol., Paris, 1758.

Airlie (le comte d'). — *Belligerent claims and neutral rights*, *Fortnightly Review*, 1877, p. 580 sqq.

Amos (Sheldon). — *Lectures on international Law*, Londres, 1877, *Lect.* IV et VI, p. 54-76 ; p. 98-118.

Asher (C. W). — *Essai concernant les principes à poser pour le droit maritime international de l'avenir*, Hambourg, 1856, broch. in-8.

Attlmayr. — *Die Elemente des internationalen Seerechts*, 2 vol in-8, Vienne, 1872-73, I.

Aube. — *Un nouveau droit maritime international*, Nancy, 1873, broch. in-8.

Azuni. — *Le droit maritime de l'Europe*, Paris, an XIII-1805, 2 vol. in-8.

Bancroft-Davis (J. C.) — *Les tribunaux de prises des États-Unis*, Paris, Brière, 1878, broch. in-8.

Barboux (H.) — *Jurisprudence du Conseil des Prises pendant la guerre de 1870-1871*, Paris, Sotheran, 1872.

Bellus (P. Albensis). — *De Re Militari et Bello tractatus*, Venise, 1563.

Bluntschli. — *Das Moderne Volkerrecht der civilisirten Staten als Rechtsbuch dargestellt*, Nordlingen, 3e éd., 1878 (Cf. trad. Lardy, 2e éd. fr., Paris, 1874) (2).

— *Das Beuterecht im Krieg und das Seebeuterecht insbesondere*, Nordl., 1878 (Cf. trad. libre de M. Rolin-Jaequemyns, R. D. I., 1877 et 1878) (3).

Bowles (Thom. Gibson). — *Maritime Warfare*, 2e éd., Londres, 1878.

Brentano (Th. Funck) et **Sorel** (A.). — *Précis du droit des gens*, Paris, 1877.

Browne (Arth.) — *Civil and Admiralty Law*, Londres, 1802, 2 vol. in-8, II, *containing the view of the Admiralty Law.*

Bulmerincq. — *Le droit des prises maritimes*, Gand, Dooselaere, 1880, in-8, 549 pp. (Impression pour les membres de l'Institut de droit international). R. D. I., 1878, p. 185-269; p. 384-445; p. 595-655;

(1) Cette notice n'indique pas en général les articles de *Revues*, à moins qu'ils ne soient particulièrement importants ou étendus ; elle n'indique ni les recueils de décisions ou de traités, ni les dictionnaires ou encyclopédies, ni les codes de prises, ni même les ouvrages généraux, à moins qu'ils ne soient tout récents ou tout récemment réédités. Les indications qui y sont relatives sont données au fur et à mesure dans le corps de l'ouvrage.

(2) Une 3e éd. de la traduction de M. Lardy vient de paraître, au moment où nous achevions notre travail.

(3) Cette abréviation bien connue désigne la *Revue de Droit international*.

1879, p. 152-215 ; p. 321-359 ; p. 561-650 ; 1880, p. 189-205 ; 1881, p. 447-515.

Bynkershoek (Corn. van). — *Quæstiones juris publici, lib.* I, p. 163-210 de ses *Opera omnia*, Colon. Allobrog., 1761.

Calvo (Ch.) — *Le droit international théorique et pratique*, 3e éd., 4 vol. in-8°, Paris, 1880-81, III et IV.

Carron (Ém.) — *La course maritime*, Paris, Bertrand, 1875.

Cauchy (Eug.) — *Le droit maritime international considéré dans ses origines et dans ses rapports avec les progrès de la civilisation*, 2 vol. in-8°, Paris, 1861.

— *Du respect de la propriété privée dans la guerre maritime*, Paris, 1866.

Chitty. — *A practical treatise on the law of nations relative to the legal effect of war on the commerce of belligerents and neutrals*, 1 vol. in-8, Boston, 1812.

Cleirac. — *Us et coutumes de la mer*, Bordeaux, 1647, IIIe partie, *De la juridiction de la Marine ou d'Admirauté, tant en temps de paix qu'en temps de guerre.*

Deane (H. Bargrave). — *The law of blockade*, Londres, 1870, 1 vol. in-8.

Delalande. — *Des prises maritimes*, Paris, 1875 : *Thèses doctorat Paris*, 1875, I.

Den Beer Poortugael. — *Het Oorlogsrecht*, Breda, 1872, 1 vol. in-4, ch. II, B, *De zee-orlog*, p. 196-211, § 187-203.

Desjardins (Arth.). — *Traité de droit commercial maritime*, Paris, I, 1878, n° 19-28, p. 39-70.

Domin-Petrushevecz (A. de).— *Précis d'un Code du droit international*, Leipsig, 1861, 1 vol. in-8.

Field (D. Dudley). — *Outlines of an international Code*, 2e éd., New-York et Londres, 1876.

Fiore. — *Nouveau droit international public*, trad. Pradier-Fodéré, Paris, 1869, 2 vol. in-8, II.

Galiani. — *De' doveri de' principi neutrali verso i principi guerregianti e di questi verso i neutrali*, Naples, 1782, 1 vol. in-4.

Gentilis (Albericus). — *Advocationis Hispanicæ libri duo*, Hanoviæ, 1613, 1 vol. in-4, *lib.* I, p. 1-109.

Gessner. — *Le Droit des neutres sur mer*, 2e éd., Paris et Berlin, 1876.

— *Zur Reform des KriegsSeerechts*, Berlin, 1875, broch. in-8 (Cf. R. D. I., 1875, p. 236-260).

— *Kriegführende und neutrale Machte*, Berlin, 1877, in-8.

— *Les grandes puissances et la réforme du droit international maritime*, R. D. I., 1878, p. 489-500.

— *Des tribunaux de prises et de leur réforme*, R. D. I., 1881, p. 260-267.

Grotius. — *De jure prædæ*, 1868, éd. Hamaker, Hagæ Comitis, 1 vol. in-4.

Hall. — *On certain proposed changes in international Law, Contemporary Review*, octobre 1875, vol. XXVI (juin-nov. 1875), p. 735-759.

— *International Law*, Londres et Oxford, 1880, 1 vol. in-8.

Halleck. — *International Law, or Rules regulating the intercourse of States in peace and war*, New-York, 1861 (1).

(1) Nous n'avons pas eu sous les yeux la nouvelle édition qu'a publiée à Londres Sir Sherston Baker en 1878.

Hautefeuille. — *Propriétés privées des sujets belligérants sur mer*, Paris, 1860, broch. in-8.
— *Histoire des origines, des progrès et des variations du droit maritime international*, Paris, 1869, 1 vol. in-8.
— *Questions de droit maritime international*, Paris, 1869.

Heffter. — *Le droit des gens moderne de l'Europe*, trad. Bergson, éd. 1873, revue par l'auteur.

Jacobsen. — *Handbuch über das practische Seerecht der Englander und der Franzosen, in Hinsicht auf das von ihnen in Kriegszeiten angehaltene neutrale Eigenthum*, 2 vol. in-8, Hambourg, 1803.

Johnstone (Munro-Butler). — *Handbook of Maritime Rights and the Declaration of Paris considered*, Londres, 1876, in-8.

Kaltenborn (von). — *Grundsatze des praktischen Europaischen Seerechts*, Berlin, 1851, II.

Katchenovsky — (1). *Prize law, particularly with reference to the duties and obligations of belligerents and neutrals.* Translated from the Russian by Pratt, Londres, 1867.

Kent (le Chancelier). — *Commentaries on American Law*, 12e éd., Boston, 1873, I, *On the Law of Nations*, Lect. III-VII (2).

Landa (don Nicasio de). — *El Derecho de la Guerra conforme a la Moral*, 3e éd., Pampelune, 1877, in-8.

Laveleye (Ém. de). — *Du respect de la propriété privée en temps de guerre*, Bruxelles, 1875, broch. in-8.

Léveillé. — *De l'inviolabilité de la propriété privée des belligérants sur mer*, Paris, 1863, broch. in-8.

Lorimer. — *Observations* sur l'article de M. Gessner : *De la réforme du droit int. marit.*, R. D. I., 1875, p. 261-268.

Lucchesi-Palli. — *Principes de droit public maritime*, trad. de l'italien par J. Armand de Galiani, Paris, 1842.

Mancini. — *Diritto internazionale, Prelezioni*, 1 vol. in-8, Naples, 1873.

Manning (Oke). — *Commentaries on the Law of Nations*, nouv. éd. par Sheldon Amos, Londres et Cambridge, 1875.

Marco (Pietro di). — *Le guerre marittime secondo i principii del Codice italiano del 21 giugno 1865*, Palerme, 1877, in-8.

Martens (G. F. de). — *Essai concernant les armateurs, les prises et surtout les reprises*, Gœttingen, 1795.

Massé. — *Le droit commercial considéré dans ses rapports avec le droit des gens et le droit civil*, 3e éd., Paris, 1874, 3 vol. in-8, I.

Negrin (don Ignacio de). — *Tratado elemental de derecho internacional maritimo, con varios apendices*, Madrid, 1873, in-8.

Neumann. — *Grundriss des Volkerrechts*, 2e éd., Vienne, 1877, in-8.

Ortolan (Th.). — *Règles internationales ou Diplomatie de la Mer*, 4e éd., Paris, 1864, 2 vol. in-8.

Paternostro (Aless). — *Delle prede, delle riprede e dei giudizii relativi*, Naples, Morano, 1879, in-8.

Phillimore (Sir R.). — *Commentaries upon international Law*, III, 2e éd., Londres, 1873.

Pistoye et **Duverdy** (de). — *Traité des prises maritimes*, éd. augm., 1859, 2 vol. in-8.

(1) Nous écrivons avec un *v* simple, comme le traducteur anglais.
(2) M. Abdy a publié à Londres en 1878 une nouvelle édition des *Commentaires sur le droit international.*

Pütter — *Beitrage zur Volkerrechts-Geschichte und Wissenschaft*, Leipsig, 1843, in-8.

Renault (L.). — *Introduction à l'étude du droit international*, Paris, 1879, in-8.

Rochussen (H.). — *De occupatione bellica bonorum privatorum in bello maritimo*, Lugd. Batav., 1857, in-8.

Saripolos — Τὰ τῶν ἐθνων ἐν εἰρήνῃ και ἐν πόλεμῳ νόμιμα, Athènes, 1861, 2 vol. in-8, II.

Tetens (Io. Nic.).— *Considérations sur les droits réciproques des puissances belligérantes et des puissances neutres*, Copenhague, 1805, in-8.

Twiss (Sir Travers). — *The Law of Nations, On the rights and duties of nations in time of war*, 2e éd., 1875.

— *The Black Book of the Admiratly*, edited by Sir Travers Twiss, I, Londres, 1870, contenant l'ordonnance française du 7 décembre 1373 sur le fait de l'Amirauté.

— *La théorie de la continuité du voyage appliquée à la contrebande de guerre et aux blocus, mise en contraste avec la Déclaration de Paris de 1856*, Paris, Amyot, 1877, broch. in-8.

Valin. — *Traité des prises*, La Rochelle, 1763, 2 vol. in-8.

— *Commentaire sur l'ordonnance de 1681*, La Rochelle, 1766, 2 vol. in-4, II.

Vidari (Ercole). — *Del rispetto della proprietà privata fra gli Stati in guerra*, nouv. éd. refond., Pavie, 1867, in-8.

Ward.— *A treatise on the relative rights and duties of belligerent and neutral powers in maritime affairs*, réimpr. Londres, 1875, in-8.

Wheaton. — *Éléments du droit international*, 5e éd., Leipsig, 1874, 2 vol. in-8.

Wildman. — *Institutes of international Law*, Londres, 1849-50, II.

Wollheim da Fonseca. — *Der deutsche Seehandel und die franzosischen Prisen-Gerichte*, Berlin, 1873, in-8.

Woolsey.— *Introduction to the study of international Law*, 5e éd., Londres, 1879, in-8.

Wynne (W.) — *The life of Sir Leoline Jenkins, and a compleat series of letters*, 2 vol. in-fol., Londres, 1724, II.

AVANT-PROPOS

On ne sera point surpris de voir traiter avec des développements de quelque étendue la question du sort de la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi. Le temps des courtes monographies et des productions hâtives est désormais passé, ce nous semble, pour quiconque aborde ce grand problème : discuté et mûri comme il l'a été surtout depuis vingt-cinq ans, il mériterait, abstraction faite de son importance même, d'arrêter et d'absorber l'attention pendant de longs mois.

C'est en creusant le problème du droit des neutres sur mer qu'on a vu surgir le problème qui fait l'objet de cet essai. Telle a été la marche des idées ; et, s'il est permis à l'auteur de se mettre en scène un seul instant, telle a été la marche qu'a suivie son propre esprit : en étudiant aussi profondément qu'il l'a pu les droits et les devoirs des neutres dans les guerres maritimes, il en est venu à se demander si toutes les conquêtes faites dans ce domaine seront jamais consolidées tant que subsistera la règle que toute propriété privée ennemie est saisissable sous pavillon ennemi, et à penser qu'il faut asseoir sur le roc, c'est-à-dire sur le principe de l'inviolabilité de la propriété privée ennemie à la mer, l'édifice du droit de la guerre maritime que les siècles passés ont bâti sur le sable mouvant. La Déclaration de Paris, même sincèrement appliquée par les belligérants, n'assure aux droits les moins contestés de la neutralité qu'une protection bien insuffisante, parce que, si elle abolit la course, elle maintient le droit de capture exercé par les vaisseaux de guerre sous le contrôle des tribunaux de prises du capteur. Cette vérité, que démontre l'analyse quelque peu attentive de la pratique actuelle, n'est pas une des raisons les moins fortes qui

militent en faveur du principe de l'inviolabilité. Ce principe peut être combiné avec la création d'une marine volontaire, militairement organisée et incorporée dans les forces navales de l'État : de sorte que, si la guerre maritime doit être transformée par l'abolition de la course et de la capture, il n'est pas question de supprimer ni même d'énerver les moyens d'action vraiment efficaces que la nature a placés entre les mains des puissances maritimes. Dans la discussion du principe de l'inviolabilité, on a surtout cherché à mettre en relief ces deux idées.

Mais aujourd'hui la question est moins de savoir si le principe triomphera que de savoir dans quelle mesure il sera appliqué et quelles restrictions il recevra : aussi a-t-on dû chercher à indiquer avec quelque précision les *causes déterminées* pour lesquelles la propriété privée ennemie pourra être saisie sous pavillon ennemi. Il ne s'agit que de protéger le commerce pacifique : de là les restrictions de la contrebande de guerre et du blocus. On ne saurait avoir la prétention d'empêcher les navires de commerce ennemis et les cargaisons ennemies qu'ils portent de subir dans une juste mesure le contre-coup des nécessités militaires *actuelles* et *constatées* : de là, les droits de *réquisition* et de *préemption* à l'égard de ces navires et de ces cargaisons, empruntés aux usages les plus constants de la guerre continentale.

Ces restrictions, si l'on remettait le soin de les appliquer au bon plaisir des belligérants, n'anéantiraient-elles pas le principe ? Il y a tout lieu de le craindre. Aussi, au lieu de laisser les belligérants juger dans leur propre cause d'après une procédure qui sacrifie les droits de la défense, a-t-on essayé d'établir qu'il est nécessaire d'organiser des tribunaux de prises internationaux et de créer pour les affaires de prises une procédure conforme aux principes généraux du droit et aux données les plus élémentaires de l'équité.

Il s'agit donc, au point où en sont les choses, de réformer le droit de la guerre maritime dans son principe, dans les tribunaux appelés à statuer et dans la procédure à suivre en matière de prises.

Ainsi se trouve justifiée l'économie de cet essai.

Dans une première partie intitulée *Esquisse historique*,

on montre que l'effort des siècles passés et en particulier l'effort du XIXe siècle tend à la consécration du principe de l'inviolabilité de la propriété privée ennemie à la mer.

La seconde partie est consacrée à l'étude de la pratique actuelle : on y envisage d'abord la règle encore subsistante que toute propriété privée ennemie est saisissable sous pavillon ennemi, et on s'efforce d'en déterminer la portée exacte ; puis on étudie, mais plus brièvement, la juridiction chargée de prononcer sur la validité de la saisie, et la procédure suivie devant cette juridiction.

Une troisième partie a pour objet l'étude du principe de l'inviolabilité de la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi (1) et des restrictions légitimes et nécessaires qu'il comporte, et traite plus sommairement de l'organisation de tribunaux de prises internationaux et de la réforme de la procédure en matière de prises.

Une conclusion résume et précise les propositions auxquelles ont abouti nos recherches et dont cet avant-propos fait déjà entrevoir l'esprit, et les envisage au point de vue de leur immédiate réalisation.

(1) Nous emploierons constamment, sans trop de scrupule, cette expression *propriété privée ennemie*, quoiqu'elle ne soit peut-être pas bien conforme au génie de la langue française : elle est si nette, si brève, si commode, enfin si usuelle.

PREMIÈRE PARTIE

ESQUISSE HISTORIQUE

1. — Au premier abord et par une vue tout à fait superficielle des choses, on pourrait être tenté de croire que, s'agissant d'une étude consacrée à la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi, un aperçu historique est absolument inutile, déplacé peut-être : s'il était question du droit des neutres sur mer, dira-t-on, vous devriez fouiller l'histoire pour tâcher de surprendre à sa naissance et dans son élaboration première la théorie si complexe des droits et des devoirs des neutres en temps de guerre maritime, pour la suivre dans son développement et dans ses transformations successives et nous faire assister aux péripéties de ce drame émouvant qui s'appelle la querelle des neutres ; mais ici, vous pouvez terminer d'un trait de plume la partie historique de votre travail : à vrai dire, la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi n'a pas d'histoire, ou plutôt son histoire est un long et uniforme martyrologe, si l'on peut ainsi parler : dans les temps anciens comme dans les temps modernes, partout et toujours, marchandises et navires ennemis ont été offerts en proie à chacun des belligérants ; il suffit de le constater, et l'on peut passer outre. — Un pareil langage ne saurait nous toucher. Qu'entend-on, au juste, par propriété privée ennemie sous pavillon ennemi, en d'au-

tres termes, à quoi faut-il s'attacher pour déterminer le caractère ennemi du navire et de la cargaison ? A partir de quel moment et jusqu'à quel moment peut-on saisir la cargaison ennemie et le navire ennemi qui la porte ? Où peut être exercé ce droit de saisie ? Par qui sera-t-il exercé ? Par qui et selon quelle procédure les prises seront-elles jugées ? Telles sont les questions multiples que nous avons à examiner : or, toutes ont leur histoire, qui tantôt remonte très-haut, tantôt est toute moderne. Il est, par exemple, aussi utile qu'intéressant de surprendre l'origine de la course, « cette fille puînée de la piraterie » comme l'appelle Cauchy (1), d'en suivre les développements, de la voir arriver à son apogée, et d'en constater la décadence ; d'assister à la naissance des tribunaux de prises, et d'en étudier à travers les siècles l'organisation et la procédure, surtout la jurisprudence.

Il y a plus. La pratique actuelle de la guerre maritime, en vertu de laquelle on fait main basse sur les navires de commerce ennemis et sur les cargaisons ennemies à bord de ces navires, compte encore des partisans, qui invoquent en sa faveur des intérêts fort respectables. Il s'agit de faire connaissance avec ces intérêts, en les voyant à l'œuvre dans le passé, de manière à les peser à leur juste poids. Quand on saura qu'au nom de ces intérêts, les belligérants ont étendu souvent la notion du caractère ennemi du navire et de la cargaison au point d'anéantir le commerce neutre, — pratiques dont on peut encore aujourd'hui relever des traces — on aura un élément d'appréciation très-grave : on en viendra peut-être à se demander s'il y aura pour les neutres des droits solidement assis et irrévocablement acquis, tant que des tribunaux de prises nationaux auront à déterminer ce qui est neutre et ce qui est ennemi, et pourront condamner, en raison de cette seule qualité, ce qu'ils auront décrété ennemi. Il ne sera pas sans profit de s'initier à la politique séculaire des grands États maritimes qui prétendent avoir leur droit maritime à eux et qui proclament que ce droit est leur palladium en déclarant attentatoire à leurs intérêts et périlleux

(1) Cauchy, *Du respect de la propriété privée dans la guerre maritime*, Paris, 1866, p. 32.

pour leur existence même tout projet de réforme, fût-il le mieux mûri. Enfin, en voyant se dégager péniblement de la guerre privée la guerre publique, en voyant peu à peu la guerre devenir d'une lutte d'individu à individu, une lutte d'État à État, d'un *bellum omnium contra omnes* une série d'opérations conduites par des forces organisées et revêtues d'un caractère public et officiel, ne sera-t-on pas amené à se demander en présence de ce changement si radical, fruit d'une évolution plusieurs fois séculaire, qui s'est accompli dans la conception de la guerre tant continentale que maritime, si les vestiges de l'ancienne conception qui subsistent encore dans celle-ci, ne constituent pas de véritables anachronismes? C'est ainsi qu'en cette matière comme en toute autre, l'étude quelque peu attentive et approfondie de l'histoire est une source de féconds enseignements : nous les laisserons se dégager d'eux-mêmes ; nous n'eussions même pas fait entrevoir de si tôt quelques-uns de ces enseignements, s'il ne nous eût pas semblé nécessaire, avant d'entreprendre cette esquisse historique, d'en indiquer sommairement la raison d'être, pour ne pas laisser croire un seul instant qu'elle constitue un luxe inutile, destiné à servir d'ornement à une dissertation académique.

2. — L'histoire du droit maritime international de la guerre peut se diviser en six grandes périodes, dont l'importance est précisément en raison inverse de la durée. Nous les parcourrons rapidement, pour prendre dans chacune d'elles ce qui nous concerne spécialement.

La première période embrasse l'antiquité ; la seconde, le moyen-âge ; les quatre autres, les temps modernes.

Dans la première période, qui commence avec les temps historiques et finit à la chute de l'Empire d'Occident, le droit maritime international de la guerre reste enveloppé dans les langes : c'est à peine s'il est né. La guerre maritime est exempte de toute règle. Trop heureux encore, si les dépradations et les brigandages maritimes eussent été restreints à la durée des guerres, quelque fréquentes qu'elles fussent.

La deuxième période, qui comprend le moyen-âge et le commencement des temps modernes (le moyen-âge finit en 1453 : nous prolongerons cette seconde période jusqu'en 1498), voit apparaître la course comme institution distincte

de la piraterie ; des tribunaux de prises sont constitués. Il y a là au moins le germe de notables progrès.

Dans la troisième période, qui se termine avec le XVIIIe siècle, malgré le magnifique essor que prend la civilisation, les guerres maritimes ont un caractère commercial qui les envenime ; non-seulement la propriété privée ennemie est poursuivie jusque sous le pavillon neutre, mais encore, dans l'ardeur de la lutte, les belligérants confisquent le navire neutre à bord duquel se trouvent des marchandises ennemies. C'est l'époque classique des exploits des corsaires.

Les traités d'Utrecht, qui inaugurent la quatrième période, que nous arrêtons en 1780, avaient sanctionné quelques grands principes, dont l'adoption constituait une véritable civilisation de la guerre maritime. Mais les tribunaux de prises, les lois intérieures, détruisent l'œuvre de la diplomatie, et le droit de la guerre empiète singulièrement sur le domaine de la neutralité : pour atteindre plus sûrement l'ennemi, on frappe sans merci les neutres.

C'est pour couper court à ces excès qu'intervient la neutralité armée, au début de notre cinquième période, qui va jusqu'en 1856. La Déclaration russe de 1780 et la première neutralité armée, qui la suivit de près, n'avaient directement en vue que la sauvegarde du commerce neutre. Mais l'élan qu'elles imprimèrent au développement du droit maritime international de la guerre fut si vigoureux que, dans la pléiade des traités conclus pendant les dix années qui suivent les événements mémorables de 1780, il en est un qui proclame l'abolition de la course et l'inviolabilité de la propriété privée ennemie sur mer (1) : désormais c'est au sein même des assemblées parlementaires des grands pays maritimes que s'agite la double question de l'abolition de la course et de l'inviolabilité de la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi. Mais surviennent les guerres de la Révolution et de l'Empire français : à cette époque les guerres maritimes sont conduites avec un acharnement jusqu'alors inouï ; on sait l'abus que l'Angleterre fit du blocus sur le papier et

(1) Nous nous réservons d'apprécier en temps et lieu l'autorité du traité de 1785 entre les États-Unis d'Amérique et la Prusse : il est bien évident que cette autorité n'est pas celle qu'aurait un traité intervenu entre deux puissances maritimes.

comment Napoléon Ier y répondit. Pendant la longue paix qui succède à cette terrible tourmente, de nombreux traités sont conclus, des négociations sont ouvertes qui ont pour objet de réformer dans son principe même le droit maritime international de la guerre, un mouvement scientifique très-intense se développe : c'est surtout le problème de la neutralité qui est creusé, mais ce mouvement embrasse aussi la question de la course et celle du traitement de la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi.

Il s'accentue encore dans notre sixième période (1854-56 —1881), alors qu'à la suite d'une alliance entre deux grandes nations maritimes, un accord général et presque unanime est intervenu sur quelques points essentiels. Depuis la Déclaration du 16 avril 1856, qui restera mémorable malgré ses lacunes et qui a été jusqu'ici scrupuleusement observée par ses signataires, même dans sa partie la plus neuve et la plus importante à notre point de vue — nous voulons parler de l'abolition de la course, — les efforts du monde civilisé tendent à compléter l'œuvre du Congrès de Paris dans le sens de la justice et de l'humanité ; des tempéraments ont été apportés à ce qu'on avait considéré jusqu'ici comme l'exercice légitime du droit de prise ; on a même vu des belligérants restreindre de leur plein gré ce droit au cas de contrebande de guerre et de blocus, mettant ainsi sur le même pied la propriété privée neutre et la propriété privée ennemie ; les dernières résistances qui s'attardent encore, sont battues en brèche de tous les côtés ; des essais, prématurés peut-être, de codification du droit international sont tentés, des congrès scientifiques, tenus ; la décision de graves différends est confiée à des arbitres ; un Institut de droit international est créé, et fonctionne régulièrement : on a déjà de lui des travaux fort considérables ; les œuvres des publicistes se multiplient. Si grandes que soient les difficultés, et si puissantes que soient les passions avec lesquelles il faut compter et qui rencontrent des organes autorisés, que ne peut-on attendre de l'activité dévorante et de l'élan de la pensée contemporaine ?

PREMIÈRE PÉRIODE

DES TEMPS LES PLUS RECULÉS A 476 APRÈS J.-C.

3. — Laissant absolument de côté les Assyriens, les Mèdes et les Perses (1), et aussi les Hébreux et les Égyptiens, non moins que l'Inde (2), la pensée aimerait à s'arrê-

(1) Dans les guerres médiques, il n'est pas douteux que les flottes perses n'aient mis au pillage les navires marchands grecs qui tombaient à leur portée.

(2) Les guerres de l'ancien Orient sont des guerres d'extermination. Les livres historiques des Juifs nous donnent le spectacle de guerres qui ont pour but la destruction de l'ennemi : tout être vivant était frappé de mort; les propriétaires du sol, exterminés ; le sol lui-même devenait la proie des vainqueurs et était réparti entre eux. Et la pratique juive n'était pas plus cruelle que celle des autres peuples orientaux contemporains, les Égyptiens, les Assyriens, les Phéniciens. Pourtant, semblables à des éclairs fugitifs dans une nuit obscure, on voit se manifester chez les Hébreux des idées empreintes d'une véritable grandeur : témoin cette belle déclaration, que rappelle M. Bluntschli, du patriarche Abraham refusant de rien prendre, « pas même une courroie de sandale », du butin qu'il avait fait sur le roi de Sodome (ce butin était une *reprise*) « afin que », dit le patriarche, « le roi ne puisse pas dire : j'ai enrichi Abraham » (*Genèse*, XIV, 22 sqq.). — Parmi les peuples orientaux de l'antiquité, les Aryens de l'Inde paraissent faire une honorable exception : « Que le guerrier, dit la loi de Manou, (trad. Loiseleur-Deslongchamps, Paris, 1833, VII, 91. 92), ne frappe ni l'ennemi qui joint les mains pour demander merci, ni celui qui dit : je suis ton prisonnier, ni un homme endormi, ni celui qui est désarmé et sans défense, ni celui qui regarde le combat sans y prendre part, ni celui qui est aux prises avec un autre. » La même loi n'autorise pas la destruction des plantations. « Les autres nations, dit Mégasthènes, quand elles font la guerre, détruisent les champs, tandis que les Indiens regardent les agriculteurs comme leurs bienfaiteurs communs: ils n'incendient jamais les champs et n'y coupent point les arbres. Les laboureurs, réputés sacrés et inviolables, ne courent aucun danger, même dans le voisinage des armées rangées en bataille. » « A côté des soldats qui se battent, ajoute Arrien, les agriculteurs cultivent tranquillement leurs terres, ou récoltent les fruits, ou font la moisson. » (Laurent, *Études sur l'hist. de l'humanité*, 2e éd., Bruxelles, 1861, I, p. 132 sqq.). Sans doute, ces règles chevaleresques et humanitaires ne s'appliquent qu'aux luttes entre les races indiennes, liées entre elles

ter un instant, avant d'en venir à l'antiquité classique, c'est-à-dire à l'antiquité hellénique et à l'antiquité romaine, sur les Phéniciens, les Carthaginois et les Étrusques, dont la puissance maritime et la prospérité commerciale ont été si grandes. Des Phéniciens, nous ne savons rien, en ce qui touche notre sujet. Quant aux Étrusques, de la fondation au IIIe siècle de Rome, ils furent, avec les Grecs, le peuple commercial le plus important de l'Italie ; leur puissance politique, leur activité industrielle, leur esprit d'entreprise, leur situation géographique, firent de leurs ports les entrepôts des produits du Nord et du Sud de l'*orbis terrarum* alors connu, produits que le commerçant étrusque chargeait pour l'étranger, et qui attiraient en Étrurie le commerçant de Carthage et de la Grande-Grèce. Comment concilier avec cet état florissant du commerce étrusque les allégations de piraterie émanées des auteurs latins, notamment de Cicéron (1)? Il paraît prudent de tenir ces allégations pour quelque peu suspectes, car, comme le fait remarquer M. Voigt (2), l'histoire atteste qu'il n'y a pas de pire ennemi du commerce que la piraterie : le fait est qu'on ne connaît pas de peuple à la fois pirate et commerçant, chez lequel la piraterie et le commerce aient fleuri côte à côte. Aussi est-on étonné de rencontrer cette assertion sous la plume de M. Mommsen : « Sous la protection de leur piraterie, comme d'un grossier acte de navigation, dit l'éminent historien, le propre commerce des Étrusques put prospérer (3). » La

par l'origine et la communauté de religion ; sans doute, ces règles furent souvent violées, à en juger par les poëmes héroïques, dans lesquels la férocité des Hindous éclate par moments avec violence ; sans doute aussi, les lois de Manou respirent un machiavélisme profond (Laurent, *op. cit.*, I, p. 124-150), qui jure avec ces traits d'humanité et d'esprit chevaleresque. Il n'en est pas moins vrai que, comme le dit M. Bluntschli, des idées se sont présentées à la pensée et au cœur des brahmanes, qu'il a fallu des siècles pour faire pénétrer chez d'autres peuples civilisés. Bluntschli, *Das Beuterecht im Krieg und das Seebeurecht insbesondere*, Nordlingen, 1878, p. 12-14 ; Cf. trad. libre par M. Rolin-Jaequemyns, R. D. I, 1877, p. 514-515.

(1) Par ex., Cic., *de rep.*, II, 4 : « *E barbaris quidem ipsis nulli erant antea maritimi, præter Etruscos et Pœnos ; alteri mercandi causa, latrocinandi alteri.* »

(2) *Das jus naturale, bon. et æq. und jus gentium der Romer*, 1858-1875, II, p. 603-604, note 748-749.

(3) Mommsen, *Rom. Gesch.*, 1re éd., I, p. 132.

vérité est qu'ils ne furent pas des pirates, mais que leur commerce maritime déclina et périclita lorsque leur puissance maritime fut affaiblie et anéantie : déjà, vers l'année 278 de Rome, dans la guerre entre Cumes et Hiéron de Syracuse, la flotte étrusque subit une défaite qui laissa les villes maritimes de l'Étrurie exposées sans défense au pillage de l'ennemi ; à partir de ce moment commence la décadence commerciale des Étrusques, qui est consommée à la fin du ve siècle de Rome (1). On voit par là que les guerres maritimes qu'eut à soutenir l'Étrurie furent fatales à son commerce, et que, dès cette époque reculée, les rivalités commerciales engendraient des guerres, d'où le commerce, naguère florissant, de l'un des deux adversaires, sortait mortellement atteint : ce n'est que pour le constater que nous avons parlé de l'Étrurie. Pour ce qui est des Carthaginois, nous en parlerons à propos de leurs guerres avec les Romains.

4. — Quelque étroites que fussent les bornes du monde connu des Grecs et des Romains, les rapports internationaux dont la mer est l'occasion n'avaient pas laissé de se développer (2). Le zèle de Barbeyrac a réuni environ cinq cents traités antérieurs à l'ère chrétienne. De nos jours, des documents gravés sur le marbre et sur le bronze ont été découverts, dont l'épigraphie a su tirer un merveilleux parti : depuis une convention entre deux villes de Locride, Œanthéa et Chaléion, destinée à régler le brigandage, jusqu'à des traités qui contiennent la clause compromissoire (3). Malheureusement, aucun de ces documents ne nous apporte de lumière sur le traitement de la propriété privée ennemie, ni d'une manière générale sur la police de la guerre maritime. En ce qui touche l'antiquité hellénique, nous savons seulement que la piraterie y était fort en honneur : on se rappelle l'antique question adressée, à l'époque d'Homère, à l'inconnu dont le navire aborde sur le rivage étranger : êtes-vous pirate ? Elle atteste que la piraterie était un métier et que ce métier n'avait rien que de très-hono-

(1) Voigt, *op. cit.*, II, p. 604-606.
(2) Cauchy, *Droit mar. intern.*, I, p. 116.
(3) Egger, *Études hist. sur les traités publics chez les Grecs et chez les Rom.*, nouv. éd., 1866, p. 34-36 ; 66-67 ; 68 ; 69-79.

rable. Les lois de Solon, au témoignage de Gaius (D., 47, 22, 4), admettaient les sociétés de pirates aussi bien que celles de commerçants ou plutôt des associations de pirates commerçants : elles parlent de ceux « *qui ad prædam negotiationemve proficiscuntur* » (ἢ ἐπὶ λείαν οἰχόμενοι ἢ εἰς ἐμπορίαν). Quelque estime que l'on eût pour les pirates, on dut se prémunir de très-bonne heure contre leurs déprédations. Peut-être, dirons-nous avec Cauchy (1), le premier moyen de défense fut-il celui dont les Grecs paraissent surtout avoir retenu l'usage, à en juger par l'emploi que fait Cicéron d'un mot grec (ὁμόπλοια) pour le désigner : il s'agit des voyages de conserve, qui jouèrent un si grand rôle au moyen-âge. Mais nous ne trouvons pas de traces dans les États commerciaux les plus anciens, d'une force publique organisée en vue de détruire la piraterie : « La répression du brigandage, dit Cauchy (2), a dû marcher de pair avec les progrès de la civilisation et du droit. Aussi voyons-nous que les nations les plus renommées pour la justice de leurs lois nautiques, furent celles qui s'employèrent avec le plus de zèle à extirper cette plaie de la navigation maritime. Les Rhodiens, notamment, méritèrent cet éloge dans l'antiquité. Au témoignage de Strabon, ils étaient parvenus à anéantir dans leur voisinage les déprédations des pirates. » Le grand nombre des pirates et la considération dont on les entourait en temps de paix, nous autorisent à penser que la guerre maritime était affranchie de tout scrupule : dès qu'une guerre maritime éclatait, de cette Grèce, enveloppée par la mer et constellée de ports, selon l'expression de Cicéron (*pro Flacc.*, 12) et de ses îles, qui, avec leur ceinture de flots, semblent nager (Cic., *de rep.*, II, 4), devaient sortir des flottilles de pirates, qui faisaient main basse sur les ennemis et sur quiconque avait quelque relation avec eux, et même sur le navigateur qui n'entretenait avec les belligérants aucun rapport d'aucune sorte. Mais des renseignements plus précis nous font défaut ; tout ce que nous savons, c'est qu'à en juger par les discours de Démosthènes, les lois d'Athènes contenaient sur les prises maritimes et sur les reprises des dispositions dont nous ne

(1) Cauchy, *Droit mar. intern.*, I, p. 152.
(2) Cauchy, *op. cit.*, I, p. 153.

pouvons apprécier la teneur (1). En somme, les guerres de la Grèce nous apparaissent comme des guerres de pillage(2). Nous ne voyons pas que ce système de pillage appliqué aux guerres maritimes ait eu quelque efficacité : ce fut la bataille de Salamine qui sauva la Grèce ; ce fut la bataille d'Ægos-Potamos qui mit fin à l'hégémonie d'Athènes.

5. — La théorie romaine sur le droit de la guerre s'appliquait sur mer aussi bien que sur terre. On sait que les Romains n'ont jamais éprouvé le plus léger scrupule sur le droit de butin, et il n'est point exagéré de dire que Rome s'est enrichie des dépouilles de l'univers. Tite-Live donne cette formule bien souvent citée des *jura belli* : « *esse quidem belli jura ; quæ ut facere ita pati sit fas* ; *sata exuri, dirui tecta, prædas hominum pecorumque agi, misera magis quam indigna patienti esse* (3). » On put apporter des tempéraments à ce qu'on considérait comme l'exercice d'un droit ; on affirma toujours le droit lui-même, et l'*occupatio bellica* fut toujours aux yeux des Romains le mode d'acquisition par excellence : « *Maxime sua esse credebant*, dit Gaius, IV, 16, *quæ ex hostibus cepissent.* » Il est à remarquer que cette translation de propriété qui dérive de l'*occupatio bellica*, est immédiate et instantanée ; elle est contemporaine du fait matériel de l'appréhension et s'accomplit sans autre forme de procès. « *Quæ ex hostibus capiuntur, jure gentium* STATIM *capientium fiunt* » (D., 41, 1, 5, 7). Les convictions des Romains sont aussi arrêtées sur la guerre maritime que sur la guerre continentale. On ne rencontre au Digeste aucune règle spéciale à la prise des navires. Et cela s'explique : navire et cargaison sont un objet de butin

(1) Hautefeuille. *Hist. des orig., des progr., des variat. du droit mar. int.*, 2e éd., 1869, p. 87

(2) Bluntschli, *op. cit.*, p. 15-19 ; Cf. Rolin-Jaequemyns, R. D. I., 1877. p. 515-517 ; Rochussen, *De occupat. bellic. bonor. priv. in bello marit.*, Luyd. Bat., 1857, p. 10-12.

(3) *Liv.*, 21, 30. On pourrait citer beaucoup d'autres passages de cet auteur et de jurisconsultes, non moins significatifs : V. notamment Voigt, *Das jus nat., bon. et æq. und jus gentium der Romer*, II, p. 291, note 315. Ce n'est que justice de faire remarquer, avec M. Voigt (*ibid.*, p. 293), que les guerres primitives de Rome avaient un caractère particulièrement atroce qu'elles perdirent, soit par humanité, soit par calcul, de la part de Rome, lorsque celle-ci ne fut plus un petit État du *Latium*.

comme un autre, dont la propriété passe à l'instant au capteur. S'il en est ainsi, il ne saurait être question du droit de reprise ou de postliminie appliqué aux navires : et, de fait, le droit de postliminie, inventé pour rétablir dans tous ses droits le citoyen romain qui, prisonnier de guerre, réussissait à rentrer dans sa patrie, avait été étendu aux choses elles-mêmes, mais à celles-là seulement que les Romains tenaient pour les plus précieuses après la liberté, aux immeubles que l'ennemi cessait de détenir et aux esclaves que leurs anciens maîtres pouvaient ressaisir : en règle, tout ce qui était meuble faisait partie du butin de guerre et était définitivement perdu pour le propriétaire primitif. « *Si quid bello captum est, in præda est; non postliminio redit* » (D., 49, 15, 28). « Cependant, dit Cauchy, une raison politique, l'utilité de ressaisir des instruments bons pour la guerre, fit appliquer le droit de postliminie aux navires de combat et aux navires de charge, de même qu'on l'étendait aux chevaux de selle. Mais les bâtiments de pêche ou de plaisir restèrent en dehors de ce système nouveau. Ou même, s'il faut suivre l'interprétation adoptée par Grotius pour concilier le désaccord des textes, on n'aurait jamais appliqué aux navires le droit de postliminie ; mais on les aurait considérés comme n'ayant pas besoin de ce droit pour retomber aux mains de leur propriétaire, lorsqu'ils étaient repris avant d'avoir été conduits par l'ennemi en lieu de sûreté (*intra præsidia*), car jusque-là le capteur n'avait eu qu'une possession précaire et la chose n'avait pas encore changé de maître. (1). »

6. — En jetant un coup d'œil sur l'histoire de l'antiquité romaine, nous voyons les Romains subir tout d'abord les déprédations des pirates : la partie septentrionale de la mer Tyrrhénienne était encore, à une époque tardive, infestée par les pirates Liguriens (Strab., 4, 1. 6; Diod., 4, 60; 5, 39), et il est peu probable que ces pirates aient respecté le pavillon romain pendant les guerres perpétuelles de Rome et

(1) « *Navibus longis atque onerariis* PROPTER BELLI USUM, *postliminium est, non piscatoriis, aut si quas actuarias voluptatis causa paraverunt* » (D., 49, 15, 2). Cauchy, *op. cit.*, I, p. 189-190 ; Grotius, *De j. b., l.* III, *c.* 9, § 16 ; Cf. Petrinus Bellus Albensis, *De Re Militari et Bello tractatus*, Venise, 1563, *Pars* III, *Tit.* I, n° 11-12, p. 49-50.

de l'Étrurie, étant donné que les Romains n'eurent ni flotte d'État ni grands vaisseaux marchands avant la première guerre punique : en 360, une *longa navis*, chargée de précieux présents consacrés, partit pour Delphes, sans escorte, et tomba entre les mains des pirates de Lipari (1). En 574, le préteur Duronius met sur le compte de Gentius, roi d'Illyrie, les brigandages maritimes qui se commettent : « *ex regno ejus omnes naves esse quæ superi maris oram depopulatæ essent.* » (*Liv.*, 40, 37). Enfin, on connaît l'expédition de César contre les pirates qui l'avaient fait prisonnier et le châtiment qu'il en tira, ainsi que l'expédition de Pompée, entreprise sur les ordres du Sénat, que Cauchy met au rang des faits d'armes maritimes les plus célèbres (2).

Dans leurs guerres maritimes, les Romains eurent tour à tour à infliger et à subir le droit rigoureux du vainqueur. Dans la seconde guerre du Samnium, la côte du Latium est ravagée de la manière la plus affreuse par les Samnites (Strab., 5, 3). Dans les guerres contre Antium, vers l'an 416, Rome fut victorieuse, et voici, au témoignage de Tite-Live (8, 14), l'usage qu'elle fit de sa victoire : « *Naves inde* (*sc. Antio*) *longæ abactæ, interdictumque mari Antiati populo est* ; — *naves Antiatium partim in navalia Romæ subductæ, partim incensæ rostrisque earum subgestum, in foro exstructum, adornari placuit.* » — Les relations entre Rome et Carthage furent des relations diplomatiques avant de devenir des rapports de belligérant à belligérant. Le traité de 406 contenait, d'après Polybe, 3, 24, dans son article 2, la stipulation suivante : « *Romani ultra Pulchri promontorium et Mastiam et Tartessum* PRÆDAS NE FACIUNTO (λῃΐζεσθαι), *neve ad mercaturam eunto, neve urbem condunto* (3). » Pendant les guerres puniques, à l'occasion desquelles Rome, qui n'avait pas encore de vaisseaux de guerre ni même de grands vaisseaux de commerce — elle s'était fait jusqu'alors pourvoir de vaisseaux et de matelots par les

(1) Voigt, *op. cit.*, II, p. 569, note 709

(2) Cauchy, *Droit mar. int.*, I, p. 153.

(3) Le traité de 245 entre les mêmes villes portait (Polybe, 3, 22), dans son article 3 : « *Ne naviganto Romani Romanorumve socii ultra Pulchri promontorium, nisi tempestatis* AUT HOSTIUM VI *fuerint compulsi....* »

États de l'ouest et du sud de l'Italie désignés sous le nom de *socii navales* — dut se construire une flotte d'État pour résister à la puissance maritime de Carthage (1). Des engagements sur mer eurent lieu très-fréquemment entre les deux belligérants, et, de part et d'autre, la propriété ennemie ne fut point épargnée. On pourrait se passer de preuves: cependant il n'est pas sans intérêt de mentionner l'érection d'une *columna rostrata*, élevée par les Romains en 494 en l'honneur d'une victoire navale remportée sur les Carthaginois, victoire qu'avait suivie ou précédée la capture de riches cargaisons, à en juger par le soin avec lequel on énumère la quantité d'or et d'argent prise à l'ennemi (2). On peut se figurer ce que furent ces guerres maritimes, si l'on songe que dans les guerres puniques, Rome se proposa pour but avoué l'anéantissement de sa rivale (*delenda Carthago*) et que la seconde de ces guerres se termina par l'incendie de la flotte de Carthage et la troisième par le sac de cette reine des mers.

Depuis la prise de Carthage jusqu'aux invasions des Barbares, on peut dire avec Cauchy (3) qu'il ne s'éleva plus dans le monde de puissance navale qui osât disputer à Rome la domination des mers. Le droit de la guerre n'en fut pas adouci : il resta ce qu'il avait été auparavant, et ce sont les jurisconsultes du commencement de l'époque classique qui le formulent dans les termes énergiques et précis que nous avons rappelés. Bien plus : en temps de paix, il s'exerce une sorte de droit de prise sur les personnes et les choses en faveur et à l'encontre des peuples qui n'ont avec Rome ni traité d'alliance, ni lien d'hospitalité, ni pacte d'amitié, au témoignage bien connu de Pomponius (D., 49, 15, 5, 2). Lorsque l'Empire Romain est menacé par les Barbares, les Empereurs chrétiens tirent de l'arsenal du vieux droit païen les armes forgées par l'exclusivisme des religions antiques; les maximes anciennes sont même aggravées, et, comme on l'a dit, plus les Barbares étaient menaçants, plus l'injustice était croissante : défense sous peine

(1) Voigt, *opt. cit.*, II, p. 569-570, note 709, avec les faits et les autorités à l'appui.
(2) Mommsen, C. I. L., I, n° 195.
(3) Cauchy, *op. cit.*, I, p. 183.

de mort de vendre aux Barbares des armes, de l'or, du vin, de l'huile, de commercer avec eux en dehors des lieux de commerce autorisés pour le négoce avec certaines nations barbares (C., 4, 41, 1. 2; 4, 63, 4); si on trouve de l'or chez eux, qu'on le leur enlève « *subtili auferatur ingenio* » (C., 4, 63, 4). Tel était le droit de la paix, ou plutôt de la guerre latente : on peut en induire le droit de la guerre, nous entendons de la guerre ouverte et spécialisée (1).

7.— Voilà à peu près tout ce que nous offre l'antiquité classique. Les lois maritimes de l'antiquité qui nous sont parvenues ont toutes trait, comme l'a démontré Pardessus, au droit privé maritime. Les documents relatifs au droit maritime international en temps de guerre sont assez peu nombreux pour que des auteurs, par exemple, Hübner, Azuni, Hautefeuille, aient pu penser que dans l'antiquité les belligérants respectèrent scrupuleusement le droit des neutres (2). Si nous avions à étudier directement et principalement la question des neutres, nous pourrions citer des faits et présenter des considérations qui montreraient combien cet optimisme est déplacé : nous ne faisons ici que le signaler, pour nous inscrire en faux contre lui, au nom de l'absence de toutes règles et de toute police dans les guerres maritimes. Sur terre comme sur mer, la guerre est une lutte de tous contre tous « *bellum omnium contra omnes* » : les déclarations de guerre ont soin de s'en expliquer (*Liv.*, 1, 27; 31, 6; *Gell.*, *Noct. att.*, 16, 14) (3) : rien de plus naturel, étant donné que dans l'idée antique l'État absorbait l'individu. Comment eût-on pu, d'ailleurs, s'élever à une conception supérieure en ce qui concerne la guerre

(1) Malgré tout, il faut reconnaître que l'on peut constater dans les guerre de conquête des Romains un progrès assez notable, en ce sens que les troupes régulières exercent seules le droit de butin, et l'exercent pour le compte de l'État. Bluntschli, *Beuterecht*, p, 19-28 ; Cf. Rolin-Jaequemyns, R. D. I., 1877, p. 517-522. V. encore Rochussen, *op. cit.*, p. 12-14.

(2) Hübner, *Saisie des bâtim. neutres*, IIe Partie, ch. I, § 2 ; Azuni, *Droit mar. de l'Europe*, II, ch. I, art. 6, § 13, p. 86 ; Hautefeuille, *Hist. des orig... du dr. mar. int.*, p. 81-83; p.89; *Id.*, *Droits et dev. des neutres*, 3e éd., 1868, I, tit. IV, p. 160. — *Contra*, Cauchy, *Droit mar. int.*, I, p. 168 ; p. 179-180 ; p. 280.

(3) Massé, *Droit commerc.*, 3e éd., 1874, I, n° 123, p. 111 ; Cf. Grotius, *De j. b.*, *l.* III, *c.* 2, § 2.

maritime, alors qu'il n'existait pas à proprement parler de marine militaire et que la piraterie, déjà florissante en temps de paix, devait accomplir bien d'autres ravages en temps de guerre ? Aussi, pour la guerre maritime plus encore que pour la guerre continentale, s'il est possible, peut-on dire que personnes et choses sont l'enjeu de la guerre. Guerres continentales et maritimes ont pour objet le butin, la conquête et l'asservissement des pays et des individus ; c'est la théorie ancienne, qu'il importe d'autant plus de constater que des auteurs modernes y ont vu la vraie théorie, à laquelle on a bien pu apporter des tempéraments d'humanité et de charité, mais qui subsiste toujours en principe.

DEUXIÈME PÉRIODE

DE LA CHUTE DE L'EMPIRE ROMAIN D'OCCIDENT A LA FIN DU MOYEN-AGE ET A LA DÉCOUVERTE DU NOUVEAU-MONDE (476—1453-1458)

8. — Autant l'existence d'un immense Empire comprenant le monde civilisé avait été fatale au développement du droit international qu'il rendait « inutile » (1), autant, sous l'influence du christianisme, après l'invasion des Barbares, la constitution d'États indépendants semblait favorable à l'essor de ce droit et à la civilisation de la guerre. Mais, outre qu'il fallut longtemps au monde rendu à lui-même pour reprendre conscience et pour s'organiser sur de nouvelles bases, la féodalité s'opposait à l'extension des relations internationales, qui ne prirent une importance réelle que vers son déclin, et par là paralysait les progrès du droit de la guerre qui sont solidaires de ceux du droit de la paix : tel droit de la paix, tel droit de la guerre ; autant le code de la paix est court et rudimentaire, autant le code de la guerre est dur et inflexible. Cependant, c'est dans cette période que se constituent les tribunaux de prises ; c'est dans cette période que la course fait son apparition comme institution distincte à la fois de la piraterie dont elle se dégage tout d'abord péniblement, et de la guerre privée qu'elle va bientôt supplanter ; c'est enfin dans cette période que nous voyons « naître, comme le dit Hautefeuille, la partie principale du droit maritime international, celle qui concerne les rapports des neutres avec les belligérants (2). » Or, du jour

(1) Hautefeuille, *Hist. des orig , des progr., des variat. du droit marit. int.*, 2e éd., 1868, p. 89.
(2) *Id., ibid.*, p. 107.

où la question du droit des neutres sur mer fut posée, un pas immense fut fait dans la voie de la civilisation de la guerre maritime, car ce n'est que du jour où elle a été creusée à fond que s'est posée à son tour la question de l'inviolabilité de la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi.

Essayons de retracer brièvement les faits les plus remarquables.

9. — Au XIIe siècle, les brigandages avaient cessé assez généralement sur terre ; mais il n'en était pas de même sur mer. « Au XIIe et au XIIIe siècles, et même longtemps après, du Pardessus, un vaisseau richement chargé n'était jamais à l'abri de l'attaque des pirates (1). »

Les mers étaient sillonnées par des pirates organisés en sociétés ou en bandes, qui répandaient la terreur dans le monde maritime. Malgré leurs rivalités, les cités italiennes surent se coaliser contre les pirates ; mais ces coalitions n'avaient pas la constance qu'il eût fallu pour réprimer des excès pratiqués dans d'aussi formidables proportions. Les villes de la Hanse firent aux pirates une guerre plus assidue, mais sans beaucoup plus de succès (2).

Un tel état de choses rendit général l'usage des *voyages de conserve*, qui s'était introduit dès le VIe siècle (3). Les lois maritimes du XIe et du XIIe siècles attestent combien cet usage était répandu. Les commerçants entreprirent même des expéditions pour réprimer la piraterie. Mais ces justiciers sortaient parfois de leur rôle, se livraient eux aussi au pillage, et leurs propres concitoyens devenaient à l'occasion leurs victimes (4).

Les particuliers se faisaient donc justice à eux-mêmes. Et ce n'était pas seulement contre les pirates que les choses se passaient ainsi : celui qui se prétendait lésé par un habitant d'un autre pays avait le droit de courir sus à l'offenseur. « *currere super malefactorem donec plenarie*

(1) Pardessus, *Collection des lois maritimes antérieures au XVIIIe siècle*, II, *Introd.*, p. CXIX.

(2) Katchenovsky, *Prize law, translated from the Russian by Pratt, Londr.*, 1867, p. 18-19.

(3) Pardessus, II, p. CXXII ; I, p. 60. Peut-être cet usage remontait-il même jusqu'à l'antiquité hellénique.

(4) Katchenovsky, *op. cit.*, p. 19, note *c* : il cite un très-curieux passage de *Saxo Grammaticus*, *Histor.*, éd. Müller, 1830, II, p. 687.

fuerit emendatum. » Bien plus : il obtenait du magistrat dont il relevait, l'autorisation de saisir partout où il le pourrait les biens des concitoyens de l'offenseur. La plupart des statuts municipaux du XIIe et du XIIIe siècles attestent cet usage (1). Les hommes de cet âge étaient si prompts aux *représailles,* que des traités durent stipuler un délai pour faire droit aux réclamations : passé ce délai, justice en la voie indiquée serait faite (2). C'était la guerre privée au sein même de la paix.

10. — Les déclarations de guerre étaient l'occasion d'une espèce de piraterie « qu'on a décorée du nom de course (3). » Les Gouvernements n'ayant pas encore de marine militaire, devaient faire appel aux particuliers qui possédaient des navires. Les corsaires, qui étaient la cheville ouvrière des guerres maritimes d'alors, n'avaient de comptes à rendre à aucune autorité : aussi se distinguaient-ils à peine des pirates proprement dits. Les traités et les lois du moyen-âge, au moins au XIIe et au XIIIe siècles, emploient les expressions de « *piratæ, prædones, corsarii* » comme synonymes (4).

Les annales du XIIe et du XIIIe siècles sont remplies des traits de leur audace affranchie de tout scrupule. Fondant sur la première proie qui s'offre à eux, ils ne respectent ni neutres ni alliés. Trop heureux, si la paix ou les trêves eussent mis un terme à cette piraterie dont la déclaration de guerre était le signal. Mais il n'en était rien, même au XIIIe siècle. Pardessus rapporte qu'en 1242 « les sujets du duc de Bretagne continuèrent d'armer en course contre les Anglais, avec lesquels leur souverain venait de conclure une trêve, et saint Louis fut obligé d'interposer son autorité pour contraindre le duc à réprimer l'avidité des armateurs bretons. » — « A la suite de la guerre entre le même roi et Henri III, les corsaires anglais profitèrent des troubles de leur patrie pour exercer d'affreux brigandages, ils s'empa-

(1) Pardessus, II, p. CXXI.
(2) *Id., ibid.,* cite trois traités : un de 1179, un de 1198, un de 1212.
(3) *Id.,* II, p. CXIX.
(4) La formule complète est : « *Piratæ, prædones, corsarii qui piraticam exercent.* »

raient des navires de toutes les nations, et en précipitaient les équipages dans la mer (1). »

11. — Cependant, au milieu de ce désordre, une sorte de droit international s'introduisit (2). Nous avons à signaler, dès 1164, un fait très-remarquable que rapporte Pardessus. En 1164, les Pisans, qui étaient en guerre avec les Génois, prirent sur un vaisseau sarrazin un chargement d'alun, qu'ils prétendaient appartenir à leurs ennemis. Le Sultan d'Égypte réclama « non contre une violation de son pavillon, dit Pardessus, mais en déclarant que l'alun n'était pas une propriété génoise, et qu'il appartenait à l'un de ses sujets. Pise reconnut la vérité du fait et donna la satisfaction demandée (3).

12. — Abordant l'étude directe des documents qui posent des règles relatives à la guerre maritime et au droit de prise, nous mentionnerons tout d'abord les dispositions du *Consulat de la Mer :* leur célébrité nous y invite et leur date ne s'y oppose pas (4).

En ce qui concerne les navires ennemis et les marchandises ennemies qu'ils portent, la pratique est si bien établie que le *Consulat* se contente d'y faire une sommaire allusion : « Lorsqu'un navire allant ou venant, ou étant en course, rencontre un navire marchand, si ce dernier appartient à des ennemis ainsi que sa cargaison, il est inutile d'en parler, parce que chacun est assez instruit pour savoir ce qu'il

(1) Pardessus, II, p. CXX. Cf. les autorités qu'il cite et celles qu'invoque Katchenovsky, *op. cit.*, p. 20, à l'appui de ces faits et d'autres encore. Parfois, en pleine paix, sans prétexte aucun, intervenaient des actes d'hostilité : navires marchands et cargaisons sont enlevés avec leurs équipages à l'improviste, par un parti de vaisseaux d'une autre nation: témoin le fait rapporté par la chronique de l'abbaye de Saint-Étienne de Caen, sur l'an 1293 : « *Quadam die occurrerunt sibi invicem* (sc. navigantes regni Franciæ et remigantes regni Angliæ), *et ostenso signo pacis a parte Anglorum, fraudulenter cum mangno impetu super Normannos irruerunt. Normanni vero, timore perterriti, timentes ne pars aversariorum prævaleret, naves cum omnibus quæ ferebant sine læsione aliqua in Anglorum manibus relinquerunt.* » *Rec. des histor. des Gaules et de la France*, XXIII, Paris, Imp. Nat., 1876, p. 492-493.

(2) Pardessus, II, p. CXXI.

(3) *Id.*, *ibid.*, p. CXXII.

(4) Le *Consulat de la Mer* fut rédigé au plus tôt au XIIe siècle et au *plus tard* dans la seconde moitié du XIVe. Pardessus, II, p. 35. — Sur cette compilation de droit privé maritime, Cf. *Id.*, *l. c.*; Gessner, *Le droit des neutres sur mer*, 2e éd., 1876, p. 36-37.

doit faire, et, dans ce cas, il n'est pas nécessaire de donner de règle (1).»

Le *Consulat* statue expressément sur le sort des marchandises ennemies à bord des navires neutres et sur celui des marchandises neutres à bord des navires ennemis : celles-ci sont libres, celles-là sont confisquées. Le fret sera payé dans les deux cas : au second cas (marchandises neutres à bord d'un navire ennemi), le capteur ayant abordé à un port de son pays, recevra le prix du fret pour les marchandises neutres, comme si elles étaient arrivées à destination (2). Le *Consulat de la Mer* suppose le capteur investi d'un pouvoir absolu et agissant d'une façon tout à fait arbitraire ; il suppose aussi que le propriétaire des marchandises voyage avec elles : celui-ci peut racheter le navire ennemi qui porte la cargaison neutre ; le capteur lui offrira « une composition ou pacte raisonnable. » Si le capitaine du bâtiment neutre « refuse de porter les marchandises ennemies qui seraient sur son navire jusqu'à ce que ceux qui les auront prises soient en lieu de sûreté, malgré l'ordre que l'amiral lui en donne, celui-ci peut le couler à fond ou l'y faire couler, sauf qu'il doit sauver les personnes qui montent le navire (3). » Ce système expliquait le droit de visite ; il l'impliquait d'une « manière évidente », dit Pardessus (4).

13. — Enfin, le *Consulat de la Mer* s'occupe des reprises,

(1) Ch. 231, Pardessus, II, p. 303.

(2) Pardessus, II, p. 303 sqq.

(3) « Mais il faut entendre, ajoute le *Consulat*, que toute la cargaison de ce navire, ou au moins la majeure partie, appartient à des ennemis. »

(4) Pardessus, II, p. cxxi. — Le fait de 1164 que nous avons mentionné, les dispositions du ch. 231 du *Consulat de la Mer*, les mœurs du temps, tout nous porte à croire à l'existence de ce droit. Hautefeuille s'est inscrit en faux contre cette manière de voir. Mais il s'appuie principalement sur le texte des traités, notamment sur un traité du xve siècle, celui que l'Angleterre conclut avec Gênes en 1460 : dans ce traité, il est dit que les gens du navire neutre, s'il y a des marchandises ennemies à bord, doivent faire une « *vera et justa confessio.* » Cette clause se retrouve dans d'autres traités. Or, elle n'est pas décisive : le contexte de ces traités, à tout le moins, laisse place au doute. Il ne faut pas, d'ailleurs, les isoler ; et, en les combinant avec d'autres indices, tels que l'incident de 1164, on arrive à cette conclusion qu'au moyen-âge le droit de visite existait. En ce sens, Cauchy, *Dr. marit. int.*, I, notamment p. 358. *Contra*, Hautefeuille, *Hist. des orig. du dr. mar. int.*, p. 124 sqq.

qu'on appelle, par opposition aux reprises neutres, reprises nationales ou ennemies : plus large que la doctrine d'après laquelle la prise est acquise au capteur qui l'a gardée vingt-quatre heures en sa possession, le *Consulat* ne fait dater la translation de propriété au capteur que du moment où il a conduit la prise en lieu de sûreté ; jusque-là, le bâtiment pris par l'ennemi, venant à être repris par un ami, ou abandonné par le capteur qui a cédé à la crainte ou à la nécessité, et tombé ensuite entre les mains d'un ami, est rendu avec sa cargaison au propriétaire primitif, à la charge par celui-ci de donner aux repreneurs « une récompense suffisante, en proportion de la peine qu'ils auront prise et du dommage qu'ils auront souffert » (1). « Mais si les amis enlèvent ou ont enlevé le navire capturé aux ennemis en un lieu où ceux-ci l'avaient amarré et mis en sûreté, ce n'est point le cas de leur donner une récompense, sinon de gré à gré ; au contraire, le navire doit leur appartenir sans aucune contradiction ; ni la justice, ni qui que ce soit ne peuvent le leur disputer (2). » Au cas où un navire a été abandonné « par peur des ennemis », ceux qui trouvent ce navire et le recueillent n'ont droit qu'à une récompense : « Si quelqu'un a abandonné son navire par soupçon ou peur des ennemis, et qu'un autre navire le trouve, l'amarine et le conduise en lieu de sûreté, c'est-à-dire si ceux qui ont amariné ce navire ne l'ont point enlevé à des ennemis qui eux-mêmes l'auraient pris au propriétaire, ce navire et les marchandises qui sont à bord ne doivent point appartenir à ceux qui l'ont trouvé ; mais ils peuvent exiger une récompense suffisante, selon l'usage de la mer (3). » Prévoyant un désaccord entre les propriétaires du navire repris ou recous et le recapteur sur le montant de la récompense à allouer à celui-ci, le *Consulat* décide que « la fixation en sera déférée à l'arbitrage de prud'hommes » : cette décision et les motifs

(1) Ch. 245 [290], Pardessus, II, p. 338-339.

(2) Pardessus, II, p. 338-339. Cf. Martens, *Essai sur les armateurs, les prises et surtout les reprises*, ch. II, sect. II, p. 154 ; Hautefeuille, *Droits et dev. des neutres*, 3e éd., 1868, III, p. 361 ; Cauchy, *Droit mar. int.*, I, p. 365-366 ; Gessner, *Droit des neutres sur mer*, 2e éd., 1876, p. 359.

(3) Pardessus, II, p. 339-340.

donnés à l'appui (1) excitent à bon droit l'admiration de Cauchy.

14. — Il est vrai de dire, avec cet auteur, « qu'à cette époque où les matières du droit des gens maritime n'avaient pas encore été délimitées par la science, les règles de ce droit empruntaient de leur contact, je dirais presque de leur mélange avec le droit privé du commerce, un caractère de bonne foi que l'on ne retrouve pas au même degré dans les définitions plus savantes des siècles suivants (2). » Mais, à côté, quelle rudesse et quelle barbarie ! Le *Consulat* suppose un armement fait en vue de s'emparer d'un navire qui doit aller dans des parages fréquentés par l'ennemi ou de gagner une récompense en simulant une recousse ; il déjoue cette fraude (3), et décide que « ceux qui ont armé de cette manière doivent être arrêtés et mis au pouvoir de la justice, afin qu'on procède envers eux comme envers des voleurs, si les faits ci-dessus sont prouvés (4). » Il reconnaît aux ennemis, sans réserve d'aucune sorte, le droit de brûler ou de couler la prise. « Il est bien vrai que les ennemis auraient le pouvoir de brûler leur prise ou de la couler à fond, s'ils le voulaient ; mais un navire ou des effets brûlés ou gâtés ne sont bons pour personne, et nul ne peut y trouver profit, ni amis, ni ennemis, car ils sont perdus pour les uns comme pour les autres (5). » Nous avons vu que ce droit appartient à l'amiral, même à l'encontre du bâtiment neutre dont le capitaine

(1) Sur ces motifs, V. Pardessus, II, p. 340, et Cauchy, *op. cit.*, I, p. 366 : « C'est une bonne chose qu'un arbitrage fait de bonne foi et d'après les tempéraments de l'équité... » En soumettant la décision à des prud'hommes on n'encourra « ni le blâme de Dieu ni celui des hommes. »

(2) Cauchy, *op. cit.*, I, p. 365.

(3) Pardessus, II, p. 340-341 : « Si quelqu'un, sachant qu'un navire doit aller ou est allé quelque part où il y a soupçon et peur d'ennemis, arme pour faire dommage à ce navire ou à d'autres, afin de gagner une récompense ou de s'emparer des navires ou des marchandises qui seront à bord, ou par quelque autre raison, ce fait étant prouvé, cet armateur ne doit point avoir de récompense, ni acquérir le navire en tout ou en partie, ni les marchandises qui y seront, quoique les propriétaires l'aient abandonné ou que les ennemis l'aient pris, à moins qu'il ne justifie qu'il n'a point armé dans la vue et par les motifs susdits. »

(4) Pardessus, II, p. 341.

5) Pardessus, II, p. 343.

« refuse de porter les marchandises ennemies qui seraient sur son navire, jusqu'à ce que ceux qui les auront prises soient en lieu de sûreté », pourvu toutefois que « toute la cargaison de ce navire ou la majeure partie appartienne à des ennemis. »

15. — Au XIIIe et au XIVe siècles, nous rencontrons quelques traités de neutralité maritime, qui ne sauraient nous arrêter longtemps, mais qui veulent cependant être mentionnés, parce qu'ils ont trait à la police de la guerre maritime.

Le plus remarquable est celui de 1221, entre les villes d'Arles et de Pise (1). Après s'être engagées à ne pas laisser leurs sujets respectifs se mêler en quoi que ce soit à un armement en course dirigé contre l'une d'elles (2), les deux cités prévoient et résolvent la question du transport des marchandises ennemies sur navire ami et celle du transport des marchandises amies sur un navire ennemi. Les marchandises ennemies sur navire ami seront confiscables, et les ennemis sur navire amis pourront être faits prisonniers (3). Quoi qu'on en ait dit, le même traité nous paraît admettre formellement la confiscation des marchandises amies sous pavillon ennemi (4).

(1) Muratori, *Antiquitates italicæ medii ævi*, Milan, 1741, IV, col. 396-398. « *Conditiones pacis atque commercii peragendi inter Pisanum populum et Arelatensem, anno 1221.* »

(2) Muratori, IV, col. 398.

(3) Muratori, IV, col. 396-397. En ce sens, Pardessus, II, 303, note 4. Dans une note qui nous paraît contenir plusieurs fautes d'impression, et qui pourtant a passé telle quelle dans la troisième édition du « Droit international théorique et pratique » (Calvo, *Droit int.*, 2e éd., II, p. 317, note 1 ; *Id.*, *ibid.*, 3e éd., III, p. 368, note 1), M. Calvo dit que ce traité « interdit la confiscation dans les deux cas,» c'est-à-dire au cas de marchandises ennemies chargées sur navires amis et au cas de marchandises amies chargées sur navires ennemis. Pardessus, d'après lui, cite ce traité comme consacrant cette double immunité, ainsi que ceux de 1351, de 1353, de 1400, de 1460, de 1486, de 1495. M. Calvo (*op. c.t.*, 3e éd., III, p. 254-255) se rectifie lui-même, mais reste encore dans l'erreur, au moins en partie, quant au traité de 1221, qui, nous allons le voir dans la note suivante, ne consacre pas « le principe de l'inviolabilité de la propriété neutre sur mer. »

(4) Muratori, IV, col. 398. Pardessus, II, p. 303, note 4 : « Ce n'est point dans une simple note qu'il est possible de se livrer à une [illegible] Il suffit de reconnaître que, d'après les usages ou les [illegible] le *Consulat* a été formé, on avait admis pour prin-

Les traités de 1351 et de 1353, conclus par Edouard III, l'un avec les villes maritimes de Castille et de Biscaye, l'autre avec les villes du Portugal, sont muets sur la question de savoir si le pavillon couvre la marchandise ; mais, de leur silence, on peut, d'après l'autorité de Pardessus et l'opinion unanime des auteurs (1), conclure hardiment qu'ils considéraient comme allant de soi la confiscation de la marchandise ennemie sur navire ami. Ils consacrent expressément, et en termes identiques, la liberté des marchandises neutres sous pavillon ennemi (2).

cipe que la marchandise de l'ennemi chargée sur un navire ami était de bonne prise et que la marchandise de l'ami, quoique chargée sur un navire ennemi, devait être respectée. Ce principe se trouve dans un traité entre la ville de Pise et celle d'Arles, rapporté par Muratori, *Antiquitates Italicæ medii ævi*, tom. IV, col. 398 ; dans deux traités d'Édouard III avec les villes maritimes de Biscaye et de Castille de 1351 et avec les villes de Portugal de 1353, rapporté par Rymer, tom. III, p. 1, p. 79 et 88. Ce principe a souvent été modifié par des traités, plus souvent encore par l'usage et par la force. » Wheaton, sur la foi de Pardessus sans doute, reproduit cette assertion (Wheaton, *Hist. des progr. du droit des gens*, 4e éd., I, p. 86. — Malgré la grande autorité de Pardessus, on nous pardonnera peut-être de douter, après une étude très-attentive du texte de ce traité, qu'il consacre la liberté des biens neutres sous pavillon ennemi, d'affirmer même qu'il contient le contraire. Voici, en effet, les termes mêmes de ce traité : « *Et si forte aliquis Arelatensis cum Januensi, donec guerra inter Pisanos et Januenses fuerit, a Pisanis inventus fuerit in eorum navibus eundo vel redeundo, liceat Pisanis et Pisanæ civitatis forciæ et districtus, hominibus Arelatensibus et res eorum tanquam Januensium offendere et capere et capta retinere, et non reddere nec reddi facere.* » Muratori, IV, col. 398.

(1) Nous ne revenons pas sur la note précitée de M. Calvo (*op. cit.*, III, 3e éd., p. 368, note 1), d'autant plus qu'à un autre endroit (III, 3e éd., p. 255) le savant auteur adopte l'opinion commune sur la portée des traités de 1351 et de 1353. Les auteurs, en général, présentent ces deux traités comme consacrant la confiscation des biens ennemis sous pavillon neutre ; c'est exact, mais cette consécration est virtuelle, tacite. L'étude directe des documents nous avait conduit à cette réflexion, quand nous l'avons trouvée consignée dans le « *Droit commercial considéré dans ses rapports avec le droit des gens* » de M. Massé : « Les traités de 1351 et de 1353 sur cette matière ne statuent que sur le sort de la marchandise neutre sous pavillon ennemi. » Massé, *Droit comm.*, I, liv. I, tit. II, ch. II, sect. II, § 3, art. I, n° 230.

(2) Traité du 1er août 1351 entre Édouard III et les ports de Castille et de Biscaye, Rymer (3e éd., Holmes, 1739, *Hagæ Comitis*), III, 1, p. 71. Nous ne nous attardons pas à transcrire le passage de ce traité qui consacre la liberté des marchandises neutres sous pavillon ennemi : le texte que nous avons sous les yeux est, sauf quelques variantes

16. — Remontons de quelques années en arrière pour assister aux premières tentatives qui furent faites pour mettre un terme à l'indépendance des corsaires et à l'anarchie qui avait jusqu'alors régné dans les guerres maritimes. C'est sur les bords de la Méditerranée qu'apparaissent les premiers règlements, et cela à la fin du XIIIe siècle : à partir de cette époque, on peut dire que la course a une existence réellement distincte.

17. — En 1288, le roi d'Aragon engage les cités maritimes à recevoir serment et à prendre sûreté des corsaires qu'ils ne pilleront pas leurs compatriotes, n'attaqueront pas l'ennemi en temps de trêve ou dans un port neutre ; chaque corsaire devra amener ses prises au port d'armement (1). Au commencement du XIVe siècle, la course avait pris un grand développement en Aragon et en Catalogne ; elle devint une véritable industrie qui fut exploitée par des compagnies ; le roi Alphonse III fournissait des vaisseaux, des provisions, accordait des priviléges, moyennant une part dans le butin. Une compagnie constituée à l'occasion d'une guerre avec Gênes reçut du roi des vaisseaux et des priviléges, mais à la condition de respecter les trêves et de ne pas molester les marchands neutres. Ici, il faut citer le texte même du document qui nous révèle un fait aussi important : « *Retinemus tamen et inhibemus expresse firmiterque præcipimus ne personis, terris aut bonis quibuscunque aut quorumcunque qui in pace vel in treuga nobiscum fuerint..... aliquod damnum offensa etc..... quomodo libet inferantur* (2). » Mais il n'y avait pas de juridiction des prises (3) ; les corsaires disposèrent souverainement de leurs captures jusqu'en 1356.

18. — Dès 1298, un règlement de Pise astreint les cor-

d'orthographe, celui qu'en donne Wheaton (*Hist. des progr.*, 4e éd., I, p. 86). — Traité du 20 octobre 1353, Rymer, III, 1, p. 88.)

(1) Katchenovsky, *Prize law*, p. 24.

(2) Pardessus, V, p. 303. Katchenovsky, *op. cit.*, p. 24, note *o*, cite ce passage. Sur ce qui va suivre, Pardessus, V, pour les sources, et Katchenovsky, *op. cit.*, p. 24-29, pour l'adaptation des documents au point de vue de l'histoire du droit des prises.

(3) Cela résulte de tous les documents cités par Capmany et par Pardessus. V. notamment celui que cite Pardessus, V, p. 395, note 4. d'après Capmany.

saires à demander des lettres ou patentes (*breve curiæ maris*), et à donner un cautionnement. Par des actes analogues, identiques même, les corsaires sont placés, à Gênes (1316) et à Sassari (1319) (1), sous le contrôle des autorités municipales. Toutefois, à la fin même du XIIIe siècle, en 1399, on trouve dans le royaume des Deux-Siciles les corsaires formant une corporation avec un chef, une sorte de président à leur tête. Que ce président ou ce chef (2) eût une part de tant 0/0 dans leurs prises, cela nous intéresse assez peu ; mais ce que nous devons retenir, c'est qu'ils déposaient entre ses mains à titre de cautionnement « *de non offendendo fideles, truegatos et amicos* » une certaine somme d'argent ; la décision en matière de prises était confiée à une cour spéciale composée d'un vice-amiral, d'assesseurs et de notaires, qui statuait sous l'autorité de l'amiral (3).

19. — Si de la Méditerranée et de l'Adriatique nous nous transportons sur les rivages de la mer du Nord et de la Baltique, c'est en Flandre, au commencement de la guerre avec la Frise, qui dura de 1327 à 1347, qu'est porté le premier coup à l'indépendance des corsaires : chacun d'eux doit avoir une commission, et il est soumis à l'autorité de l'amiral ; c'est devant l'amiral que les marchands neutres porteront leurs plaintes (4).

20. — Ces règlements eurent-ils une efficacité réelle ? Il est très-probable que non. Ce qui est certain, c'est que les règlements si sages des villes de la Hanse furent impuissants. Au milieu du XIVe siècle, des Recès de la Ligue Han-

(1) Pardessus, IV, p. 440. 586 ; V, p. 282.

(2) Il s'appelle amiral dans les documents.

(3) Pardessus, V, p. 247. Katchenovsky, *op. cit.*, p. 25, note *s*, fait remarquer qu'aucun document ne nous apprend quelles règles suivait cette juridiction. — C'est vers la même époque, fait-il encore remarquer, que durent faire leur apparition les premiers règlements de Venise sur la course et la juridiction des prises ; mais, s'ils ne sont pas perdus, ils n'ont pas été publiés, à notre connaissance. Nous n'avons trouvé aucun renseignement, notamment dans l'édition du *Consulat de la Mer* « *colla spiegazione di Giuseppe Maria Casaregj..... vi sono aggiunte* LE LEGGI VENETE...», Venise, 1802.

(4) Katchenovsky, *op. cit.*, p. 26, note *t*, cite la *Collection* de Schwartzenberg, *Groot Placcat and Charter Boek van Vriesland*, 1769, p. 180. 203. 261-69. 318. 351.

séatique disposent que tout corsaire qui armera contre le Danemark devra être muni de lettres patentes et répondra sur ses biens (s'il n'en a pas en quantité suffisante, il donnera des fidéjusseurs) du tort qu'il causerait aux neutres ou à ses propres compatriotes. C'est ce qui ressort de trois Recès, l'un du 8 octobre 1362, l'autre du 19 novembre 1363, le troisième du 1er janvier 1364. Ce dernier, rendu à Stralsund, est le plus complet. « *Item concordatum est quod* QUICUNQUE VELIFICARE VOLUERIT SUB PROPRIO EVENTU AD INVADENDUM HOSTILITER *regnum Dacie, ille si habuerit tanta bona immobilia in civitate ex cujus portu velificare voluerit, dicere hoc debet coram consilio hujusmodi civitatis, quod amicis non debet inferre nocumenta, sed solum inimicis; extunc dabuntur sibi* LITERE APERTE *illius civitatis, quod fecerit hujusmodi certificationem bonis suis et quod promoveatur et non impediatur in quemcunque etiam portum cujuscunque civitatis ipsum contingat pervenire; si autem non habuerit bona tanti valoris, ponet fidejussores pro premissis,* QUOD SI DAMPNA PER EUM ALICUI MERCATORI AMICO INFERRENTUR, QUOD REFUNDI DEBENT PER EUMDEM VEL FIDEJUSSORES AUT BONA SUA (1). » Quelques années plus tard, deux villes de la Hanse, Rostok et Wismar, employèrent comme auxiliaires, en leur donnant commission, une bande de pirates, connue sous le nom de « Frères Vitaliens » (*Victualien Brüder*). C'en était fait du commerce des neutres et du commerce même des cités commettantes de ces terribles agents ; ce n'est qu'après bien des expéditions dirigées contre elle, notamment en 1397 et en 1416, que cette bande, fléau non-seulement du commerce neutre en temps de guerre, mais aussi de tout commerce,

(1) Sartorius (baron de Waltershausen) *Urkundliche Geschichte des Ursprunges der Deutschen Hanse*, éd. Lappenberg, 1830, Hambourg, 2 tomes en un vol. in-4, II, p. 542. On trouvera ce même Recès, sauf quelques mots omis, dans Katchenovsky, *op. cit.*, p. 27, note *y*. Cf. Recès du 8 octobre 1362, Sartorius, II, p. 503 ; Recès du 19 novembre 1363, Sartorius, II, p. 553. Que les corsaires respectent leurs compatriotes, qu'ils ne molestent pas les neutres ; qu'ils ne fournissent pas d'armes et de vivres aux ennemis qu'ils ont mission de combattre (*certificabit eciam*, dit le Recès du 17 janvier 1364, *quod nulla cibaria nec arma apportet ad manus inimicorum*), ce sont là trois chefs d'une égale importance pour les villes de la Hanse.

même en temps de paix, fut entièrement détruite ou refoulée (1).

21. — La rivalité, qui, longue et opiniâtre, régna entre la France et l'Angleterre au XIVe siècle et bien au-delà, fut peu favorable à la police de la guerre maritime. Cependant en 1373, sous le règne de Charles V (2), un amiral fut créé pour toute la France : la juridiction des prises était constituée. L'amiral délivrait les lettres de marque, recevait le serment des corsaires (3). Il devait connaître de la validité des prises, et examiner si les choses capturées étaient bien à l'ennemi. « De toutes les prinses qui dorénavant se feront sur la mer, par quelques gens que ce soit tenant nostre partie, ou *soubz ombre et couleur de nos guerres*, leurs prisonniers en seront amenez ou apportez à terre devers nostre admiral ou son lieutenant, lequel tantost et incontinent les examinera, avant que nulle chose se descende, pour sçavoir le pays dont ils sont, et *à qui appartiennent les biens, s'aucuns biens y avoit, pour garder justice et faire restituer ceux qui sans cause auraient été dommagez, si*

(1) Katchenovsky, *op. cit.*, p. 27-29.

(2) Jusqu'à Pardessus, on a cru universellement que la date de cette ordonnance ou « *Édit sur le fait de l'Amirauté* » était 1400 (7 décembre 1400), et qu'elle était ainsi du règne de Charles VI. Cleirac, en 1647 Martens, en 1795, indiquaient cette date ; c'est celle que donne la collection des Ordonnances du Louvre. Pardessus (*Collection des lois marit.*, IV, p. 224) a péremptoirement démontré que c'est là une erreur : l'ordonnance est de 1373, du 7 décembre 1373 (sous Charles V, la 10e année de son règne). Pardessus dit que Secousse « s'est résigné » à donner la date de 1400, dans la *Collection du Louvre*. — La rectification certaine de Pardessus n'est pas encore connue de la masse des auteurs postérieurs à 1830, époque à laquelle elle fut publiée : la grande majorité des publicistes, même les plus récents, donne 1400 ; ceux qui sont habituellement le plus exacts donnent le jour, 7 décembre, mais en conservant le faux millésime de 1400. Le russe Katchenovsky (*Prize law*, p. 26) fait exception : il donne la vraie date, 1373, et renvoie à la démonstration de Pardessus. Le « *Black Book of the Admiratly* », édité par Sir Travers Twiss, I, 1870, contient la reproduction du seul manuscrit qui donne la date exacte de cette ordonnance.

(3) L'ordonnance de 1373 [1400] se contentait de la caution juratoire ; un cautionnement — chose bien remarquable, — ne fut exigé que par l'ordonnance du 23 février 1674 : la réforme de Louis XIV établissait un état de choses qui existait depuis 1298 à Pise et dans les villes de la Hanse depuis 1362 (celles-ci demandaient des fidéjusseurs). Cauchy, *Droit marit. int.*, I, p. 349, souligne le fait, et invoque Valin, *Comm. sur l'ord. de 1681*, tit. des *Prises*, art. 2.

le cas étoit trouvé tel » (1). « Que dorénavant s'aucune telle prinse se fait, ledit Admiral ou son lieutenant.... *par bonne et meure délibération regardera par la conscience ou contention les dépositions d'ici preneur ainsi faite en secret, ou par la veüe des dites prinses s'il y a vraie apparence qu'elles fussent de nos ennemis*; et s'il y a mieux et plus évidente présumption par aucun des moyens dessusdites qu'il y eût quelque faute, et que les dites prinses fussent des contrées de notre royaume ou des pays de nos alliez, icelles prinses en ce cas seront par nostre dit admiral mises en seure garde aux despens de la chose ou des dits preneurs, si le cas le requiert; jusques à temps compétent dedans lequel sera fait diligence d'en sçavoir la vérité ; et, si les dits preneurs étaient solvables, et qu'avec ce ils baillassent bonne et seure caution des dites prinses, icelles duëment appréciées et inventoriées, se pourront bailler à iceux preneurs, s'il n'y en a trop grande suspection » (2). « Les dits preneurs, empeschans aucuns marchans, navires ou marchandises, sans cause raisonnable *ou qu'ils soient nos adversaires*, nostre dit admiral fera duëment restituer le dommage, et ne permettra plus l'usage qu'ont à ce contre raison tenüe iceux preneurs, en quoy ils ont faict et donné de grands dommages à aucuns de nos alliez, par feinte ou fausse couleur qu'ils n'estoyent de ne pas cognoistre s'ils estoyent nos adversaires ou non; qui est chose bien damnable, contre raison et justice, que homme sous telle couleur deust porter dommage ou destourbier (3). »

(1) Art. 4, ordonnance de 1373 [1400], Isambert, *Rec. des anc. lois franç.*, VI, p. 847 (texte conforme à celui de la *Collection du Louvre*). Nous citons le texte même de l'art. 4, ainsi que celui de l'art. 6 et de l'art. 8, parce qu'on a quelquefois dit (notamment Hautefeuille, dans son *Hist. des orig. du dr. marit. int.*) que cette ordonnance ne conférait pas explicitement à l'amiral la juridiction des prises. Cauchy, *op. cit.*, I, p. 348, partage cet avis, mais il émet plutôt un doute qu'une opinion arrêtée. Nous ne croyons pas devoir nous arrêter à ces scrupules, et, vu les art. 3-10 de l'ordonnance, mais surtout vu les art. 4, 6, 8, il nous semble qu'on peut à bon droit affirmer que la juridiction des prises en France remonte à 1373 [1400].

(2) Isambert, VI, p. 851 : art. 6 de l'ordonnance.

(3) Isambert, VI, p. 851 : art. 7 de l'ordonnance. L'article 7 (Isambert, VI, p. 850-851) atteste une grande barbarie : il suppose un navire coulé bas, des prisonniers noyés ou abandonnés sur des plages désertes « pour céler le larcin et méfaict. » Les art. 9 et 10 (p. 851), bien sou-

22. — Quant à l'Angleterre, il y a des doutes sur l'époque exacte à laquelle il faut placer l'établissement d'une juridiction des prises compétente à l'égard des corsaires. Pardessus fait remonter jusqu'à Édouard I la création de la Cour d'amirauté. Mais avait-elle compétence sur les corsaires? Le fait est douteux : or, c'est ce qu'il nous importerait le plus de savoir, car, au moyen-âge, les corsaires étaient l'instrument principal des guerres maritimes (1). L'acte du Parlement de 1414 sous Henri V, dispose que tout navire privé qui aura fait une prise, devra la conduire dans un port anglais, et en faire la déclaration « au conservateur de la paix (2). » En 1426, sous Henri VI, la juridiction des prises fut attribuée au conseil privé du Roi, au chancelier, à l'amiral ou à son lieutenant (3).

Du jour où il y eut, dans les différents pays de l'Europe (4), une juridiction des prises, chargée de statuer sur les captures faites par les corsaires, de ce jour date une ère nouvelle pour le droit de la guerre maritime : jusqu'alors le commandant du navire armé en course, appelé amiral, appliquait lui-même et sans contrôle les lois non écrites ou usages constatés dans le *Consulat de la Mer* ; désormais, il y aura des juges pour décider sur la légitimité et la validité de la prise.

23. — Mais il ne suffit pas de constater la création de juridictions en matière de prises : il faut se demander quelle fut la portée pratique de ce fait. — Il ne paraît pas que jusqu'au XVe siècle il y ait eu sur les corsaires d'autre surveil-

vent cités, portent défense, en déclarant qu'ils remettent en vigueur un ancien usage, de rompre les coffres, ballots, pipes, etc.

(1) Si nous nous occupions spécialement de l'origine de l'Amirauté et de sa compétence primitive en France et en Angleterre, nous aurions à mentionner et à critiquer les allégations de Browne (*Civil and Admiralty law*, Londres, 1802, II, p. 23-24), et à examiner les témoignages de Jean de Tillius (*De rebus gallicis*) pour la France, et ceux de Godolphin et d'Exton pour l'Angleterre.

(2) Cauchy, *Droit marit. int.*, I, p, 349. Il cite, avec tous les auteurs, comme autorité, Runnington, I, p. 491.

(3) Katchenovsky, *Prize law*, p. 27 : il cite Robinson, *Collect. Marit.*, p. 95.

(4) Il ne paraît pas qu'une telle juridiction ait existé dans les Pays-Bas avant 1487. Notamment Katchenovsky, *op. cit.*, p. 29, note *b* ; Wheaton, *Hist. des progr.*, 4e éd., I, p. 77 : l'ordonnance de Maximilien fut confirmée par Charles-Quint en 1549.

lance vraiment efficace que celle des conservateurs de la paix : jusqu'à cette date, l'autorité des juridictions de prises s'annonce comme plus nominale que réelle (1).

24. — Dans le cours du xve siècle, auquel nous sommes arrivé, et qui termine notre seconde période, il y eut environ une quinzaine de traités de commerce (2). Parmi eux, les plus remarquables sont deux traités conclus par l'Angleterre avec Gênes en 1421 et en 1460, le second pour corriger sans doute le premier, selon la remarque de Ward (3). Le traité du 29 mai 1421 paraît stipuler pour les Anglais et pour les Génois la liberté absolue de commencer avec les ennemis de Gnêes ou de l'Angleterre (4). Le traité de 1460 est le plus précis de tous ceux du xve siècle : il dispose très-clairement que la marchandise ennemie sera saisie à bord du navire ami (génois ou anglais), et que les passagers ennemis trouvés sur ce même navire seront faits prisonniers ; de plus, le paiement du fret y est stipulé (5). Le traité de 1478 entre Édouard IV, d'une part, et Maximilien et Marie, d'autre part, est moins précis ; mais on l'interprète généralement dans le même sens : mention n'y est point faite du paiement du fret. Le traité de 1495 entre Henri VII d'Angleterre et Philippe d'Autriche porte que les biens des ennemis seront saisis sur les navires d'une quelconque des deux parties contractantes. Enfin, le traité du 2 juillet 1468

(1) En 1377, nous voyons en France l'amiral aux prises avec les seigneurs hauts justiciers ; mais ces résistances semblent avoir été isolées. Pardessus, IV, p. 224, cite la résistance du comte d'Eu, et la transaction intervenue en 1377 entre lui et l'amiral Jean de Vienne. Le traité de 1413-1414 (3 janvier), Dumont, II, 2, p. 2-4, entre Henri V d'Angleterre et Jean, duc de Bretagne, mentionne les *conservatores pacis* et leurs attributions, leur compétence quant à la réparation des dommages.

(2) Ward, *A Treatise on relative rights and duties...*, réimpression 1875, p. 109, en compte quatorze, en avouant que quelqu'un peut lui échapper, qu'il peut en omettre plusieurs, mais pas plus de deux ou trois.

(3) Ward, *op. cit.*, p. 110. 112.

(4) Rymer, IV, 4, p. 29. Ce traité, qui eut une existence précaire, fut dûment ratifié de part et d'autre : Rymer, IV, 4, p. 42-43.

(5) Le texte du traité de 1460 se trouve *in extenso*, au point de vue qui nous occupe, dans Ward, *op. cit.*, p. 112, et dans Massé, *Droit com.*, 3e éd., I, liv. I, tit. II, ch. II, sect. I, § III, n° 320, p. 205. M. Massé est presque le seul auteur qui fasse remarquer que le traité du 13 février 1460 stipule le paiement du fret au cas d'une prise ennemie sur navire neutre : c'est un des très-rares traités qui contiennent une semblable clause.

entre Édouard IV d'Angleterre et François, duc de Bretagne, et celui de 1486 entre Henri VIII et le même duc de Bretagne déclarent que la marchandise *amie* est confiscable sur navire ennemi, et, qui plus est, que les *amis* sur navire ennemi seront faits prisonniers : donc, de par ces deux traités, *navire ennemi confisque robe d'ami, et fait prisonniers les amis.*

25. — A la fin du moyen-âge, et plus exactement à la fin du xve siècle, les résultats acquis sont les suivants :

La course a une existence décidément distincte de la piraterie : par la concession de la *lettre de marque*, le corsaire revêt une sorte de caractère public ; de plus, et par cela même, il est soumis à un contrôle de la part de l'autorité publique. Il doit, dans la plupart des pays, fournir un cautionnement. Il doit conduire ses prises au port d'armement, et ne peut en disposer qu'après qu'elles lui ont été adjugées par une sentence. C'est une cour de prises ou Amirauté qui est chargée de rendre cette sentence, et sa juridiction est efficace : le pouvoir central est assez fort pour tenir la main à l'exécution des décisions rendues en matière de prises (1).

Les principes consignés dans le *Consulat de la Mer* sont généralement suivis : la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi a le sort qui est encore le sien en plein xixe siècle ; on court sus à cette propriété même lorsqu'elle s'abrite sous le pavillon neutre ; on respecte d'ordinaire la propriété neutre sur le vaisseau ennemi, et pourtant la fausse maxime *le navire confisque la marchandise* avait déjà fait son apparition.

Pour compléter cet aperçu du droit de la guerre maritime, tel qu'on le comprenait à la fin du xve siècle, il faut ajouter

(1) Par la force des choses, les cours de prises des belligérants étaient compétentes à l'égard des neutres. Mais, dès cette époque, chose bien remarquable, on voit les gouvernements neutres préoccupés de protéger leurs sujets contre la partialité des décisions et la lenteur des procès. Un traité conclu entre Henri VI d'Angleterre et Charles VIII de France fixe un délai dans lequel la sentence devra être rendue et organise l'instance d'appel. Dumont, III, 2, p. 376. Il résulte des termes de ce traité que les tribunaux de prises ont à statuer non pas seulement sur le *damnum emergens*, mais encore sur le *lucrum cessans*. Katchenoysky, *Prize law*, p. 30, note *d*, indique d'autres documents très-curieux et très-remarquables pour l'époque.

que non-seulement les matelots du bâtiment marchand ennemi, mais encore les sujets inoffensifs de l'un ou l'autre belligérant qui se trouvaient à son bord étaient faits prisonniers ; que les passagers innocents du vaisseau neutre, dès qu'ils étaient reconnus comme sujets de l'ennemi, étaient poursuivis jusque sous le pavillon neutre ; qu'enfin les traités qui admettaient que le navire confisque la marchandise, consacraient aussi l'idée que le vaisseau ennemi fait prisonnier les amis.

TROISIÈME PÉRIODE

DE LA FIN DU MOYEN-AGE ET DE LA DÉCOUVERTE DU NOUVEAU-MONDE A LA FIN DU XVIIe SIÈCLE (1498—1713 INCLUSIVEMENT)

26. — « Jusqu'au XVIe siècle, dit Cauchy, la politique de commerce entrait pour peu de chose dans la plupart des guerres des grandes monarchies de l'Europe. Mais la découverte du Nouveau-Monde et du chemin qui conduit aux Indes avait commencé à ouvrir les yeux des souverains sur l'importance du commerce.... Presque toutes les guerres sur mer ne respirèrent que la jalousie du commerce ; l'affaiblissement de celui de l'ennemi devint à la fois et le principal motif et un des moyens les plus efficaces des guerres qui désolèrent la terre (1). » Jusqu'ici nous avons assisté à de pénibles efforts, enfin victorieux, pour réprimer l'anarchie maritime. Désormais, ce n'est pas la force de couper court aux abus, qui va manquer aux belligérants, mais la volonté : en le faisant, ils craindraient d'arrêter le développement de la course ; bien plus, pour en favoriser l'essor, ils lui font, au détriment des neutres, des sacrifices qui non-seulement ne leur coûtent rien, mais encore secondent leurs desseins avoués ou secrets : la course va devenir une arme dirigée à la fois contre le commerce ennemi et contre le commerce neutre.

27. — Les traités de commerce du XVIe siècle sont relativement peu nombreux. Ward cite, avec les autorités à l'appui, les traités entre la France et l'Angleterre de 1514, 1525, 1530, 1546, 1564, 1572 ; entre la France et la Suède, de 1559 ; entre l'Angleterre et l'Allemagne, de 1589 ; entre l'Allemagne d'une part, et le Danemark et le Holstein, d'au-

(1) Chauchy, *Droit, mar. int.*, II, p. 359.

tre part, de 1544 ; entre le Danemark et la Hanse, de 1560 ; entre l'Écosse et la Hollande, de 1594 (1). Aucun de ces traités ne consacre l'inviolabilité du pavillon neutre ; aucun d'eux ne déroge au *Consulat*, disent les auteurs anglais (2).

28. — Voyons, en quelques mots, la pratique des principaux États européens au XVIe siècle.

Les provinces des Pays-Bas, révoltées contre l'Espagne, durent employer des corsaires. Guillaume d'Orange délivra des lettres de marque en 1562. Les corsaires hollandais firent le plus grand mal au commerce espagnol ; mais ils s'attaquèrent aussi aux neutres, courant sus au premier navire venu et exerçant une véritable piraterie. Une ambassade d'Elisabeth d'Angleterre reste sans effet (1575) (3).

La Hollande ne désavoue pas la conduite des « *gueux de la mer.* » Bien plus, par une série de proclamations dont la première est du 27 juillet 1584, les États-Généraux, pour atteindre plus sûrement l'ennemi et lui porter des coups plus vigoureux, assujettissent le commerce neutre à des vexations inouïes. Qu'on en juge. Voici d'abord un extrait du Placard du 27 juillet 1584 (4). « Nous avons sévèrement ordonné et enjoint, ordonnons et enjoignons par ces présentes que personne, de *quelque nation*, qualité ou condi-

(1) Ward, *op. cit.*, p. 117.

(2) Ward, *op. cit.*, p. 117, notamment, dit : « Not derogate from a point long so acknowledged and held so sacred. »

(3) Grotius, *De j. b.*, *l.* III, *c.* I, § 5, n° 4.

(4) Lamberty, *Mémoires pour servir à l'histoire du XVIIIe siècle*, IX, La Haye, 1731, p. 247-248 : Extrait du Placard des États Généraux du 17 juillet 1584, contenant défense de porter des vivres, des munitions ou *autres* marchandises et effets *quelconques* aux villes et places occupées par les ennemis. — Katchenovsky, *Prize law*, p. 33, cite un passage de ce Placard, mais il n'en cite pas assez pour qu'on saisisse bien toute la portée de l'Édit ; de plus, dans son extrait, tel qu'il le donne, on ne comprend pas la mention qui est faite des Pays-Bas ; enfin, il réédite une faute d'impression que contient le texte de Lamberty. — Du préambule de ce Placard, nous soulignons ces mots : « Nous espérons de porter les rois et les princes des autres royaumes et États circonvoisins de défendre pareillement le transport à (*sc.* vers) nos ennemis, ou de nous permettre du moins que nous l'empêchions par toutes sortes de moyens, comme nous le sommes résolus de faire, dans l'espérance de réduire par là l'ennemi tellement à l'étroit, qu'on puisse l'obliger de quitter la campagne, et de faire revenir à nous les villes occupées par lui et de les réunir aux autres Provinces-Unies. »

tion qu'il soit, conduise ou transporte à l'avenir de ces Païs ou de l'Espagne, *ou bien aussi des autres Royaumes et États*, soit directement, soit *indirectement* vers l'ennemi, les villes, ports et places des Païs-Bas de sa domination, aucunes vivres, munitions de guerre, *ou aucunes autres marchandises quelconques et effets de quelque sorte ou qualité qu'elles puissent être, sans exceptions ni réserve quelconque* (1). » Vient ensuite le Placard du 15 avril 1586 : « Nous ordonnons expressément que tous ceux qui veulent sortir d'ici d'autres marchandises que de vivres et munitions, *ou qui viennent d'ailleurs pour passer devant nos côtes, seront tenus, avant de passer outre, de venir déclarer leurs marchandises, d'en payer les droits, et de prendre des passeports de nos directeurs de convois, commis à cela* (2). » L'art. 13 du Placard du 15 avril 1586 punit « l'*intention* et l'entreprise contre tout ce qui a été défendu ci-dessus, dès qu'on aura des *indices* suffisants, comme le fait et l'action même. » La punition est pour les Hollandais le gibet ; pour « les Maîtres et Marchands étrangers des autres Royaumes, ils perdront leurs vaisseaux et leurs marchandises (3). » Enfin, le Placard du 4 août 1586 fait défense à *tous*, sujets ou non, *de correspondre* « avec les provinces, villes, villages, places ou habitants des Païs-Bas occupez par l'ennemi ou étant sous sa domination (4). » On se croirait au commencement du XIXe siècle. — On pressent l'usage que firent de ces Édits des corsaires à moitié pirates. Les villes de la Hanse et de l'Angleterre demandent pour leurs sujets des indemnités, qui leur sont refusées : les États-Généraux sont unanimes dans ce refus, et c'est Grotius lui-même qui porte

(1) Nous ajoutons au texte donné par Lamberty, ces mots : « soit indirectement », pour donner un sens à la phrase ; il y a évidemment une faute d'impression que Katchenovsky a le tort de reproduire fidèlement. Cette correction ou addition est surabondamment autorisée par le texte même, tel qu'il est cité dans Lamberty (IX, p. 248-249), du Placard du 15 avril 1586, qui, sur ce point, confirme le Placard du 27 juillet 1584 : on lit dans le Placard de 1586 : « soit directement, soit indirectement. »

(2) Lamberty, IX, p. 248.

(3) *Id., ibid.*

(4) Art. 4 du Placard du 4 août 1586. Lamberty, IX, p. 249. Lamberty renvoie aux passages correspondants des *Groot Placcaet Boek*.

la parole et soutient que le Gouvernement n'a pas à répondre des faits et gestes de ses corsaires (1).

29. — L'Espagne interdit, de son côté, tout commerce avec les provinces rebelles.

En 1589, l'Angleterre, s'étant alliée avec la Hollande, rendit un « *Order in Council* », qui déclarait saisissable tout vaisseau à destination d'un port de l'Espagne avec une cargaison de blé ou de provisions de bouche. Cette mesure fut si bien exécutée que, dans le courant de l'année, soixante vaisseaux des villes de la Hanse furent saisis (2).

30. — La France exagérait aussi, au-delà de toute mesure, les droits de la guerre maritime : ses excès sont plus célèbres que ceux des autres puissances, car ils eurent un caractère plus chronique, et sont constatés dans les ordonnances de 1543 et de 1584.

Tandis que le *Consulat de la Mer* respectait la propriété neutre à bord du vaisseau ennemi, les ordonnances françaises du XVIe siècle la confisquent ; tandis que le *Consulat* se contentait de saisir la propriété ennemie sous pavillon neutre, et octroyait le fret, les ordonnances confisquent même le vaisseau neutre à bord duquel se trouvent des marchandises ennemies. Ainsi, le pavillon confisque la cargaison, et la robe de l'ennemi confisque la robe de l'ami et le navire (3). On a parfois douté que le texte des ordonnances édictât la confiscation, avec les marchandises ennemies, du vaisseau neutre qui les porte. Il nous semble que le texte va jusque-là. Nous le citons, tant à cause du dispositif que des motifs. L'art. 69 de l'ordonnance de Mars 1583, conforme à l'art. 42 de l'ordonnance de 1543, est ainsi conçu : « Item, et pour ce que par cy-devant, sous couleurs de

(1) Katchenovsky, *op. cit.*, p. 34, note *c*, relève ce fait.

(2) Robinson, *Collect. Marit.*, p. 136, pour l'« *Order in Council.* » Les villes de la Hanse réclamèrent, naturellement. Robinson, p. 137-144, rapporte le « *Responsum Hamburgensibus datum.* » Cité par Katchenovsky, *op. cit.*, p. 34, note *d*.

(3) C'est ce que les auteurs anglais appellent « *the French doctrine of hostile infection.* » Notamment Sir Travers Tviss, *The law of nations...*, *War*, 1875, 2e éd., ch. XI. Quant à l'expression « robe d'ami », « robe d'ennemi », on lit dans Cleirac, *Us et Coutumes de la Mer*, Bordeaux, 1647, p. 406 : « Les Provençaux, Catalans, Italiens et autres trafiquants en la mer du Levant appellent toute sorte de marchandises et de biens *Robes.* »

pratiques et intelligences que ont aucuns de nos alliez et confederez, lorsqu'il y avoit aucune prise faite sur mer par nos subjectz, plusieurs procez se suscitoient par nos dicts alliez voulans dire que les biens pris en guerre leur appartiennent sous umbre quelque part et portion qu'ils auyoient avec nos dicts ennemis, dont se sont ensuiuies grosses condemnations à l'encontre de nos dicts subjects au moyen de quoi iceulx nos subjects ont depuis craint esquiper nauires en guerre pour nous faire service et endommaiger nos dicts ennemis, Nous, pour remédier à telles fraudes et afin que nos dicts subjects reprennent leur courage, et ayent meilleure occasion et desir d'esquiper nauires en guerre par mer, auons uoulu et ordonné, voulons et ordonnons que si les navires de nos dicts subjects font en temps de guerre prises par mer d'aucuns navires appartenant à aultres nos subjects ou à nos alliez, confederez ou amis esquels il y ait biens, marchandises ou gens de nos ennemis, ou bien aussi navires de nos dicts ennemis, esquels il y ait personnes, marchandises ou aultres biens de nos dicts subjects, alliez confederez et amis, ou esquels nos dicts subjects, confederez ou amis fussent prisonniers en quelque portion, que le tout soit déclaré de bonne prise, et dès à présent comme pour lors, avons ainsi déclaré et déclarons par ces présentes, comme si le tout appartenait à nos ennemis. Mais pourront nos dicts alliez et confederez faire leur trafic par mer dedans nauires qui soient de leur obéissance et subjection, et par leurs gens et subjects sans y accueillir nos ennemis et aduersaires, lesquels biens et marchandises ainsi chargées, ils pourront mener et conduire où bon leur semblera, pourueu que ce ne soient munitions de guerre, dont ils voulussent fortifier nos dicts ennemis, auquel cas nous avons permis et permettons à nos dicts subjects les amener dans nos ports et haures, et les dites munitions retenir selon l'estimation raisonnable qui en sera faite par nostre dict Admiral ou son dict Lieutenant (1). » L'art. 71 de l'ordonnance de 1584, reproduisant l'art. 44 de l'édit de 1543, établit que les armateurs ne seront responsables des délits et

(1) Pardessus, IV, p. 316. On connaît la méprise de Grotius, sur le dernier membre de phrase de cet article.

déprédations de leurs équipages qu'en cas de complicité (1): le contraire « serait chose qui n'est raisonnable, et que, si tolléré estait serait grandement dommageable à nous et à nostre dict roiaume, parce que ce serait oster le cueur à nosdits subjectz de nous faire service en temps de guerre. »

Les ordonnances de 1543 et de 1584 furent-elles appliquées, quant à la confiscation des marchandises neutres trouvées à bord d'un vaisseau neutre avec des marchandises ennemies, et du vaisseau neutre lui-même (2) ? Le témoignage, d'ailleurs peu catégorique, de Valin (3), l'interprétation qu'il prête à Cleirac et que cet auteur paraît bien adopter en effet (4), l'arrêt solennel du Parlement de Paris de 1592, dans le cas d'un vaisseau hambourgeois saisi avec une cargaison ennemie (5), voilà tout autant d'indices qui ont bien leur valeur. Mais il nous semble pourtant probable que les art. 42 et 69 des ordonnances de 1543 et de 1584 furent appliqués dans toute leur rigueur, au moins dans la plupart des cas : l'édit du 19 décembre 1639 eut précisément pour but de tempérer la sévérité de ces deux ordonnances : elles

(1) Pardessus, IV, p. 315, note 1, fait remarquer que cet art. 71 restreint singulièrement la portée des précautions édictées par les art. 29 et 30.

(2) Il est certain que sur quelques points les ordonnances ne furent jamais appliquées par toutes les juridictions. Cleirac, *op. cit.*, p. 467-468, dit de la manière la plus formelle que, si Richelieu, pendant le siége de La Rochelle, suivit à la lettre l'art. 61 de l'ord. de 1584, d'après lequel la recousse faite par des Français sur l'ennemi, après être restée entre ses mains 24 heures, ne donnait pas lieu à restitution, « les Parlements de Bordeaux et de Rouen réprouvent cette prescription de 24 heures, *et ont toujours jugé le contraire.* »

(3) Valin, *Comment.* sur l'art. 7 du titre IX (livre III) de l'ordonn. de 1681.

(4) Cleirac, *op. cit.*, p. 457. Voici ses propres termes : « Marchandise des ennemis trouvée en navire d'amis, ou au contraire marchandises d'amis en navires ennemis, estant prins seront déclarez de bonne prise. » Marchandise des ennemis en navire d'ami, marchandise d'amis en navire ennemi seront de bonne prise : rien que cela, semble dire Cleirac, qui ne développe pas sa pensée.

(5) Cet arrêt est mentionné par Sir Leoline Jenkins dans ses « *Reports* » du 10 novembre 1668 aux lords du « *Committee for Grievances* » sur la question de savoir « whether unfree Goods shall infect a free Ship by the laws of France, and of the construction of several French ordinances. » William Wynne, *The life of Sir L. Jenkins*, Londres, 1724, II, p. 718-721. — Nous n'avons pu trouver cet arrêt dans aucun recueil : il ne fait pas partie des sept ou huit arrêts sur feuilles volantes du Parlement de Paris de 1592, que possède la Bibliothèque Nationale. Un supplément de lumière sur le point de savoir dans quelle mesure les ordonnances de 1543 et de 1584 furent appliquées, ne serait pas de trop.

sont aussi visées dans le traité de 1646 avec les Pays-Bas, qui stipule la suspension, au regard des Provinces-Unies, de l'Ordonnance de 1584.

31. — En arrivant au XVIIe siècle, nous voyons les questions du droit maritime international de la guerre se spécialiser. C'est vraiment du XVIIe siècle que datent la théorie de la contrebande de guerre et celle du blocus : c'est au XVIIe siècle que le droit de visite est clairement réglementé par les traités ; c'est enfin au XVIIe siècle que commence cette grande campagne diplomatique en faveur du principe *le pavillon couvre la marchandise* : l'octroi de ce principe sera en général compensé par l'abandon d'un principe beaucoup moins important au point de vue économique, celui de l'immunité des marchandises neutres sous pavillon ennemi. Le principe de la franchise du pavillon neutre était gros de l'abolition de la course, comme l'abolition de la course est grosse de l'inviolabilité de la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi (1).

32. — Parmi les traités du XVIIe siècle, il convient de signaler tout d'abord le traité du 29 mars 1632 entre la France et l'Angleterre. Ce traité, après avoir stipulé qu'il ne sera accordé de part ni d'autre de lettres de marque ou de représailles « qu'après un déni manifeste ou un délai excessif de justice », porte qu'une caution de 10000 livres tournois sera exigée des corsaires anglais et français, en Angleterre et en France. On ne devra pas retenir prisonniers les marchands neutres après l'interrogatoire : dans les vingt-quatre heures de l'arrivée dans un port de son pays, le capteur devra les amener devant le juge d'amirauté, ou, s'il n'y en a pas, dans le port « devant les Maires ou Officiers du Roi. » Les papiers de bord seront remis à l'amiral ou à son greffier dans le même délai ; le juge fera un inventaire et en donnera copie aux intéressés (2).

Le traité de 1646 entre la France et la Hollande exige, lui aussi, une caution des corsaires des deux pays. De plus ce traité, qui, d'ailleurs, règle l'exercice du droit de visite, comme le traité de 1632, contient dans son article 1 *in fine*

(1) Cauchy, *Droit mar. int.*, I, p. XIX ; Cf. *Id.*, *Du respect de la propr. priv.*, 1866, p. 50-51.
(2) Dumont, VI, 1, p. 33.

une clause aux termes de laquelle l'ordonnance de 1584 est « suspendue » au regard des sujets des Pays-Bas, et consacre le principe que le pavillon neutre couvre la marchandise ennemie (1). Le traité conclu en 1655 par la France avec la Hanse, formule en termes explicites les deux principes : vaisseaux libres, marchandises libres ; et, pavillon ennemi *ne* confisque *pas* marchandise amie (2).

33. — Mais ce n'est pas dans les traités, qui sont tous des traités de neutralité, sauf celui de 1675 entre la Suède et les Provinces-Unies (3), et qui furent souvent foulés aux pieds, qu'il faut chercher des renseignements sur le droit de la guerre maritime : c'est dans la pratique des principales nations, et dans les faits et gestes des corsaires.

Ceux-ci nous apparaissent tout d'abord comme investis de la police des neutres, et, entre leurs mains, le droit de visite donna lieu aux plus graves abus. On connaît la négociation entamée par Henri IV avec l'Angleterre en 1599, au sujet des procédés des corsaires anglais : la reine Élisabeth accorda aux vaisseaux français l'exemption de la visite, à la condition qu'ils ne transporteraient en Espagne ni blé ni munitions de guerre : le roi de France devait sans doute tenir la main à l'exécution de cette condition. Mais cette concession fut bientôt retirée (4). Les stipulations des traités n'arrêtaient pas les corsaires, assurés qu'ils étaient de l'impunité, et même de l'approbation secrète de leurs gouvernements : perquisitions dans les navires neutres, interrogatoires des équipages, parfois même leur mise à la torture, tels sont les faits précis que nous révèlent les annales du XVIIe siècle (5). La guerre entre l'Angleterre et la Hollande

(1) Dumont, VI, 1, p. 342.

(2) Dumont, VI, 2, p. 103. Traité du 16 mai 1655 : le préambule fait mention des instantes prières et supplications faites « de la part des citez anséatiques » par leurs députés.

(3) Nous revenons plus bas sur ce traité à propos de la guerre de 1675 entre ces deux puissances.

(4) Katchenovsky, *Prize law*, p. 57 : il cite Robinson, *Collect. marit.*, p. 47-50.

(5) Katchenovsky, *op. cit.*, p. 46. Cf. Traité entre l'Angleterre et les Provinces-Unies, de 1674 : Dumont, VII, 1, p. 282-284 : ce traité interdit aux corsaires de « *molestia afficere, detinere, coercere* » les neutres. Personne, d'ailleurs, même parmi les plus zélés défenseurs de la course, ne méconnait que « les corsaires n'aient parfois maltraité les

offre le premier exemple certain de l'usage de faire convoyer les bâtiments de commerce par des vaisseaux de guerre, pour les affranchir de la visite (1).

34. — Jusqu'en 1689, l'Angleterre resta fidèle au *Consulat de la Mer* et observa en général les traités ; on ne peut guère lui reprocher que les « *Orders in Council* » rendus sous Charles Ier, en 1625 et en 1626, sur la contrebande de guerre : ces « *Orders in Council* » déclaraient de bonne prise les vaisseaux neutres qui avaient transporté des marchandises de contrebande de guerre, et, après avoir débarqué leur chargement au port de l'ennemi, étaient rencontrés à leur voyage de retour par un croiseur ou par un corsaire ; ils demeurèrent en vigueur par voie de confirmation sous la République et après la Restauration des Stuarts (2). Le célèbre juge des prises du temps de Charles II et de Jacques II, Sir Leoline Jenkins, a laissé une grande réputation d'équité et de modération, que ne démentent pas ses « *Letters and Reports* », qui nous sont parvenus. Mais, en 1689, l'Angleterre fut l'instigatrice de la convention de 1689, par laquelle la Grande-Bretagne et la Hollande, son alliée, interdirent à toutes les nations neutres tout commerce avec la France (3). Cette convention amena des réclamations persistantes de la part de la Suède et du Danemark : ne pouvant obtenir justice, ces deux puissances contractèrent une alliance et armèrent une flotte pour la protection du commerce de leurs sujets. C'est le premier exemple de neutralité armée qu'offre l'histoire (1693) (4).

neutres. » V. notamment *La course maritime*, par Émile Carron, député d'Ille-et-Vilaine, Paris, 1875, p. 47.

(1) Katchenovsky, *op. cit.*, p. 47, avec documents à l'appui. — Le même auteur, *op. cit.*, p. 39, affirme qu'au XVe siècle, les villes de la Hanse firent convoyer leurs navires de commerce, et obtinrent ainsi que les belligérants respectassent la liberté du pavillon et de la cargaison neutres : mais c'est là une affirmation à l'appui de laquelle il n'avance aucun document, et dont nous lui laissons la responsabilité.

(2) Wildman, *Institutiones of Internat. Law*, Londres, 1850, II, p. 213 ; Katchenovsky, *op. cit.*, p. 35.

(3) Dumont, VII, 2, p. 238. Hautefeuille, *Droits et dev. des neutres*, 3e éd., 1868, II, p. 29.

(4) Dumont, VII, 2, p. 325. — Cette neutralité armée eut son théoricien : Groningius, *Navigatio libera, seu de jure quod pacatis ad belligerantium commercia competit dissertatio, qua jus commerciorum arctois regnis cum Gallis ut amica gente liberum, flagrante inter hos, Anglos et*

Cet essai réussit pleinement, et l'Angleterre consentit à respecter les traités qu'elle avait violés.

35. — En signant la convention de 1689, la Hollande démentait la politique libérale que lui avaient inspirée ses intérêts commerciaux, depuis la fin de la guerre qu'elle soutint contre l'Espagne dans la première moitié du XVIIe siècle. Pendant cette guerre, la Hollande assujettit le commerce des neutres à des rigueurs qui rappelaient celles de 1584 et de 1586 : l'Édit de 1630, qui établissait le blocus fictif des ports de Flandre, déclarait de bonne prise tout vaisseau rencontré même en pleine mer, à destination de ces ports (1).

36. — La jurisprudence des tribunaux espagnols fut la même que celle des tribunaux français, en matière de prises. Le principe des ordonnances françaises de 1543, de 1584 et de 1681 fut suivi en Espagne : les marchandises ennemies à bord des vaisseaux neutres, et les vaisseaux neutres qui les portaient, étaient confisqués. La France et l'Espagne furent les deux seules grandes puissances maritimes qui adoptèrent ce principe, au témoignage de Valin (2).

37. — Les différents États compris sous « l'expression géographique » d'Italie suivaient la pratique consignée dans le *Consulat de la Mer* ; ils avaient admis la présomption que la marchandise trouvée à bord d'un vaisseau ennemi est réputée propriété ennemie jusqu'à preuve du contraire (3).

38. — Le Danemark, au XVIIe siècle, ne sut pas restreindre ses droits de puissance belligérante dans ces justes limites dont il demanda vainement l'observation, comme puissance neutre, à la fin du XVIIIe siècle. En 1659, le Danemark étant en guerre avec la Suède, le Gouvernement Danois rendit une ordonnance qui prescrivait aux neutres la forme même

Batavos bello, ex jure gentium asseritur ac defenditur, in-12, Lipsiæ et Rostochii, 1694.

(1) Notam. Wheaton, *Hist. des progr. du droit des gens*, 4e éd., 1865, I, p. 183-185.

(2) Valin, *Traité des prises*, ch. V, § 5, n° 7 ; Wheaton, *op. cit.*, I, p. 156. La jurisprudence des tribunaux de prises espagnols resta telle jusque vers le commencement de la seconde moitié du XVIIIe siècle, époque à laquelle écrivait d'Abreu : d'Abreu, *Traité des prises*, part. I, ch. IX, p. 116-136.

(3) Casaregis, *Discursus legales de commercio et mercatura*, 1737, notam. *Disc.* 24, n° 21.

des papiers dont ils devaient être nantis, qui confisquait les marchandises suédoises à bord des vaisseaux neutres, qui, enfin, déclarait de bonne prise les marchandises à destination des ports suédois (1).

Nous terminerons notre tour d'Europe, par la France.

39. — Les ordonnances de 1543 et de 1584, d'abord tempérées par les édits du 19 décembre 1639 et du 16 janvier 1645, puis devenues inapplicables à la Hollande par suite de traités, furent abrogées, quant au transport des marchandises par des ennemis ou par des neutres, par l'ordonnance du 21 janvier 1650, que compléta l'édit du 22 février de la même année (2). D'après ces ordonnances, les marchandises ennemies seules seront déclarées de bonne prise, et non les marchandises neutres, ni le navire neutre qui les porte avec celles de l'ennemi. Mais le pavillon ne couvre pas la marchandise, sauf stipulation contraire par voie de traité. Depuis 1650, la loi française était donc notablement plus douce. Mais la conduite du gouvernement français mérite de sévères reproches, qu'on ne lui a pas épargnés, dans ses rapports avec une bande de pirates connus sous le nom de « *flibustiers* » ou « *boucaniers* », qui exerçaient leurs brigandages maritimes depuis 1636 environ, formant une sorte de société indépendante : la France se les attacha en quelque sorte ; les gouverneurs des colonies françaises leur délivrèrent des lettres de marque. Ce fut le commerce espagnol qui souffrit le plus des excès de ces bandits patentés : leur expédition de 1684 dans les mers du Sud est restée célèbre. « On ne sait, dit Martens, si on doit être plus scandalisé de la complaisance de la France ou des cruautés dont cette horde a souillé ses entreprises les plus hardies (3). » — Et pourtant, vers la même époque, Louis XIV, pour la première fois, assujettissait les corsaires à donner un cautionnement : si l'on s'était contenté jusqu'alors d'une

(1) Katchenovsky, *op. cit.*, p. 36-37.

(2) Ces dates, que donnent tous les publicistes, sans doute sur la foi d'un contemporain, le juge de prises anglais, Sir Leoline Jenkins (Wynne, *Life of Sir Leoline Jenkins*, II, p. 720), n'on pu être vérifiées par nous : nous ne connaissons aucun recueil qui contienne ces édits ou ordonnances.

(3) Martens, *Armateurs*, 1795, p. 44 ; Cf. p. 43-45, et Katchenovsky, *op. cit.*, p. 43.

simple *caution juratoire*, c'était « pour donner plus d'activité aux armements en course », selon les expressions de Valin (1).

40. — L'ordonnance de 1674 est d'un an antérieure au traité par lequel la Suède et les Provinces-Unies convenaient de ne plus armer de corsaires, et s'engageaient à faire en sorte que leurs alliés respectifs ne s'en servissent pas : c'est la première tentative faite pour l'abolition de la course, à l'époque même où la course était dans ce qu'on peut appeler son âge d'or. Les articles séparés du traité de paix de 1679 montrent que cette promesse réciproque n'a pas été tenue (2).

41. — En 1681, la célèbre Ordonnance sur la Marine, monument aussi remarquable par sa sagesse, quant au droit privé maritime, que les compilations coutumières dont elle fut tirée, édicta la confiscation des navires neutres chargés de marchandises ennemies. L'article 7 du titre IX du livre

(1) Cauchy, *Droit mar. int.*, I, p. 350. Il avait même fallu, pour activer les armements, rendre à peu près illusoire la responsabilité des armateurs, en en restreignant singulièrement la portée : nous avons cité l'art. 44 de l'ordonn. de 1543 et l'art. 71 de l'ordonn. de 1584. Quelleque fût l'insuffisance de ce cautionnement établi par l'ordonn. de 1674 et confirmé par l'ordonn. de 1681—15000 livres,—c'est une garantie pour les neutres, aussi faible qu'on voudra (Martens, *Armateurs*), ch. I, § 15, p. 61). L'usage d'exiger des armateurs une caution (une caution en argent), est général au XVIIe siècle ; au XVIIIe, il devient universel. Il reposait sur les traités et sur les lois intérieures. Le chiffre du cautionnement n'était pas partout le même. Martens (*Armateurs*, ch. I, § 15, p. 61, note *f*) donne les indications suivantes, que M. Gessner a reproduites (*Droit des neutres sur mer*, p. 8, note 1), mais en omettant le Danemark et quelques chiffres — ceux qui ont varié avec le temps, dans le même pays, — et en oubliant d'indiquer le passage de Martens. Nous donnons ici ces indications une fois pour toutes, en anticipant sur l'ordre chronologique, pour ne pas y revenir : France, 15000 livres, ordonn. de 1681 ; en Hollande, le premier chiffre fixé a été 10000 florins (1622) ; il a été porté à une somme variant entre 30000 et 60000 florins ; depuis 1705, il a été de 30000 florins ; en Angleterre, 1500 livres sterling pour les vaisseaux de 150 hommes d'équipage au plus, et au-dessus de 150 hommes 3000 livres sterling ; Espagne (ord. de 1799, art. 1), 60000 réales de vellon, avec faculté de modérer le cautionnement au besoin ; Danemark, 600 écus (ord. de 1710) ; Russie, 20000 roubles (règlement de 1787). Pour la Suède, aucun chiffre n'est indiqué par les ordonnances.

(2) Traité de 1675, art. 14, Dumont, VII, 1, p. 316. *Id.*, *ibid.*, p. 342, pour les articles séparés du traité de 1679. Cf. Martens, *op. cit.*, ch. I, § 9, p. 45.

III dispose que « tous navires qui se trouveront chargés d'effets appartenant à nos ennemis, et les marchandises de nos sujets ou alliés qui se trouveront dans un navire ennemi, seront pareillement de bonne prise. » Illustré par le commentaire de l'interprète le plus autorisé de l'Ordonnance, cet article prescrit la confiscation de tout navire qui porte des marchandises ennemies et du chargement entier de ce navire, « à qui que ce soit que le navire et les autres marchandises appartiennent, soit amis, alliés, neutres ou Français. » Les juges de prises français ne se résignèrent à admettre cette rigueur, que quand l'arrêt du Conseil de 1692, au nom de la raison d'État qui s'appelait alors « le bien de Sa Majesté » le leur eut enjoint en des termes qui ne comportaient pas de résistances. — La guerre de la succession d'Espagne donna lieu à un nouveau déploiement de prohibitions. Il suffira de citer l'édit de 1704, qui déclarait de bonne prise les marchandises du crû ou de la fabrique de l'ennemi, et l'édit de 1705, qui disposait que, si peu fondée qu'eût été la saisie d'un vaisseau neutre par un corsaire, le neutre devrait être condamné au paiement des frais du procès (1).

42. — La seconde moitié du XVIIe siècle est l'époque de la grande guerre navale : désormais on met des escadres en ligne, et il y a sur mer comme sur terre, des batailles rangées (2). Mais, à côté de ces batailles navales dont nous n'avons point à nous occuper ici, la marine militaire de la France infligea au commerce ennemi des pertes sensibles : Tourville, à lui seul, dans sa carrière, détruisit 80 vaisseaux et fit pour 136 millions de captures (3). Ces pertes, quelque considérables qu'elles soient en elles-mêmes, sont insignifiantes auprès de celles que les corsaires français firent subir au commerce hollandais. C'est dans les deux guerres maritimes qui ont précédé la paix de Ryswick et celle d'Utrecht, que la course a jeté son plus vif éclat. « Cette fois, peut-on dire avec Cauchy, ses succès ne furent

(1) Katchenovsky, *op. cit.*, p. 42-43.
(2) Cauchy, *Droit mar. int.*, I, p. 495 sqq.
(3) Ad. Garnier, *Acad. des Sciences Morales et Politiques*, 1861, 1er trim., p. 143, à propos de la discussion sur *La course et le droit maritime.*

pas sans influence sur les affaires générales de l'Europe (1).» Il s'agirait de peser en quelque sorte cette influence.

43. — Dans la guerre maritime qui précéda la paix de Ryswyck (1697), et dans laquelle des corsaires mus par le plus pur patriotisme, comme les Jean Bart, les Duguay-Trouin (2), les Danycan du Rocher, accomplirent des prodiges de valeur et d'héroïsme (3), 4200 bâtiments de commerce anglais, d'après Sainte-Croix (4), évalués avec leurs cargaisons à 30 millions de livres sterling (750 millions de livres tournois) auraient été capturés par les corsaires français : or, à cette époque, l'importance totale de la navigation maritime de l'Angleterre, constate Cauchy (5), ne s'élevait encore qu'à 300000 tonnes.

44. — Dans la guerre de la succession d'Espagne, les corsaires français, notamment Cassard, continuent la série de leurs exploits. Aussi a-t-on pu dire : « Dans les guerres continentales, le drapeau de la France était singulièrement abattu, nos corsaires seuls le relevaient sur la mer (6). » En harcelant le commerce de l'ennemi, et en l'obligeant à se garder étroitement, ils empêchèrent les escadres de l'Europe de bloquer les ports français (7). On n'a pas évalué, que nous sachions, les captures faites pendant cette guerre : on peut affirmer que le chiffre que représentent ces captures est fort élevé, et que les désastres infligés au commerce anglais furent pour quelque chose dans le rétablissement de la paix et dans la préparation du traité d'Utrecht. « Cette guerre, dit Martens, est peut-être la seule dans laquelle de tels armements aient décidé quelque chose. » On peut être plus affirmatif que le savant auteur de l'*Essai sur les Armateurs*, sans aller cependant jusqu'à attribuer,

(1) Cauchy, *Du respect de la propr. priv.*, p. 37-38.

(2) Duguay-Trouin, on le sait, fut corsaire avant de devenir capitaine de frégate et lieutenant-général des vaisseaux du roi. On connait son expédition contre Rio-de-Janeiro.

(3) Carron, *La Course marit.*, p. 50-54 ; Ch. Cunat, *Saint-Malo illustré par ses marins*, 1857, *passim*.

(4) Sainte-Croix, *Histoire des progrès de la puissance navale de l'Angleterre*, 1786, II, p. 85.

(5) Cauchy, *Du resp. de la propr. priv.*, p. 38.

(6) Ces paroles sont de M. Giraud, *Acad. des Sc. Mor. et Pol.*, 1861, 1er trim., p. 139, à propos de la discussion précitée.

(7) Carron, *op. cit.*, p. 54-55.

comme le fait M. Giraud (1), à l'action des corsaires, l'honneur d'avoir mis fin aux hostilités et arraché les clauses modérées du traité d'Utrecht : la victoire de Denain pesa bien sans doute de quelque poids dans la balance ; c'est elle qui rendit possible cette « paix équitable » que Louis XIV déclarait pouvoir seule accepter.

(1) « Qu'on n'oublie pas ce qui a préparé le traité d'Utrecht. C'est la bravoure, c'est l'activité de nos corsaires. L'Angleterre se voyant harcelée sans cesse, et craignant pour l'existence de son commerce, fut amenée à se détacher de l'empire ; elle dut faire cesser les hostilités ; elle disgrâcia Marlborough, et la paix fut enfin signée. » *Acad. des Sc. Mor. et Pol.*, 1861, 1er trim., p. 126. « Les succès des corsaires amenèrent le rétablissement de la paix. Le commerce anglais ne pouvait résister aux désastres que nos corsaires lui infligeaient. Aussi, quand Marlborough vint à Londres pour ranimer le feu de la guerre prêt alors à s'éteindre, il y fut sifflé par le commerce de Londres, et le gouvernement anglais écouta des propositions pacifiques. » *Ibid.*, p. 139. En sens contraire, M. Garnier a émis l'avis que « jamais la course n'a amené la paix : ni dans la guerre de Cent Ans, *ni dans celle de la succession d'Espagne*, ni dans celle de Sept Ans, ni dans celle de la Révolution française. » *Ibid.*, p. 143.

QUATRIÈME PÉRIODE

DE LA PAIX D'UTRECHT A LA PREMIÈRE NEUTRALITÉ ARMÉE (1713—1780 INCLUSIVEMENT)

45. — Les traités de navigation et de commerce entre l'Angleterre et la France, entre l'Angleterre et la Hollande, et entre la France et la Hollande, qui suivirent les traités de paix signés à Utrecht (1) consacraient le principe que le pavillon couvre la marchandise et les ennemis inoffensifs, (2) mais en y associant ce prétendu principe que le pavillon confisque la marchandise. Il en est de même de la plupart des traités conclus de 1713 à 1780 (3). Ces traités, d'ailleurs, comme ceux d'Utrecht, réglementent l'exercice du droit de visite et définissent la contrebande de guerre.

46. — La Hollande, la Suède, le Danemark, la France, la Prusse, l'Espagne, admettaient le principe de l'immunité du pavillon neutre, et, dans leurs rapports respectifs, elles observèrent fidèlement ce principe : c'est ainsi que l'ordonnance française de 1744, qui était contraire aux règles admises par la France dans les traités d'Utrecht, ne fut appliquée ni au Danemark, ni à la Suède, ni à l'Espagne (4); c'est ainsi encore que l'Espagne respecta les marchandises ennemies à bord des vaisseaux hollandais et français (5) ; mais l'An-

(1) Ni le traité de paix entre l'Angleterre et l'Espagne, ni le traité de commerce entre ces deux puissances, qui le suivit de près, ne parlent du sort de la propriété ennemie sous pavillon neutre, ni de celui de la propriété neutre sous pavillon ennemi.

(2) On ne remarque pas toujours assez cette clause relative au respect des ennemis sous pavillon neutre.

(3) Cependant, aux termes des traités conclus par la France, en 1716 avec les villes Hanséatiques, en 1769 avec Hambourg, et en 1779 avec le duché de Mecklembourg, le pavillon ne couvrait pas la marchandise et la confisquait.

(4) Valin, *Traité des prises*, 1763, I, p. 65. 73.

(5) Abreu (d') *Traité des prises*, éd. Paris, 1758, admet que les mar-

gleterre saisissant les cargaisons espagnoles sur les navires hollandais et français, l'ordonnance du 12 mai 1741 édicta la confiscation des cargaisons anglaises à bord des mêmes vaisseaux (1).

47. — Réservant ce qui a trait à la guerre de l'Indépendance américaine pour la prochaine période, mentionnons deux faits intéressants, avant de concentrer notre attention sur les deux guerres maritimes (1741-1748 et 1756-1763) de la France et de l'Angleterre. Le premier de ces deux faits est une exagération, le second est une atténuation du droit de la guerre maritime, tel qu'on le comprenait alors.

48. — En 1715, le roi de Suède Charles XII rendit une ordonnance qui confisquait la marchandise ennemie sur vaisseaux neutres et la marchandise neutre sur vaisseaux ennemis ; tous les ports de la Baltique au pouvoir des Russes ou adjacents au territoire russe, furent déclarés en état de blocus : enfin, l'art. 22 de l'ordonnance suédoise de 1715 portait que dès qu'une partie quelconque de la cargaison serait confiscable, le reste de la cargaison et le navire lui-même le seraient aussi (2). A cette conduite peu correcte, Pierre-le-Grand répondit en déclarant libre le commerce des neutres, et en édictant pour toute rigueur la confiscation des navires portant de la contrebande de guerre (Déclarations du 17 avril et du 28 juin 1719) (3).

49. — Dans la guerre de 1774 avec la Turquie, la Russie ne délivra pas de lettres de marque. Sa déclaration du 17 juillet 1770 annonce qu'il ne sera pas délivré de lettres de

chandises ennemies sont saisissables sous pavillon neutre ; mais, en vertu du traité de la Haye de 1650 et du traité des Pyrénées, il fait une exception pour la Hollande et pour la France (Part. I, ch. IX, § 8, p. 122-123). De même, quand il discute la question de savoir si la présence de marchandises ennemies à bord d'un navire neutre rend ce navire confiscable, il commence par dire que la question ne se pose pas pour la France ni pour la Hollande. D'ailleurs, il résout négativement la question, contrairement à la jurisprudence espagnole, par une interprétation un peu cavalière de l'art. 9 de l'ord. de 1718, dont il restreint l'application aux sujets de Sa Majesté. » D'Abreu, *op. cit.*, Part. I, ch. IX, § 13, p. 129.

(1) *Id.*, *ibid.*, § 15, p. 130 sqq.

(2) Sur ce dernier point Martens, *Armateurs*, ch. II, § 24, p. 83 ; Cf. Katchenovsky, *Prize law*, p. 52, note *b*.

(3) Katchenovsky, *op. cit.*, p. 52, note *b*, avec documents à l'appui.

marque, et cette promesse fut tenue : c'est la première guerre dans laquelle un tel fait se produisit, et si la Russie, comme le dit Martens « ne manqua pas de se prévaloir de sa modération auprès des puissances » (1), il faut convenir qu'il y avait bien de quoi. Sans doute, ce sacrifice ne dut pas coûter bien cher à la Russie ; sans cela, peut-on penser, elle ne l'eût pas accompli ; mais enfin le sacrifice fut fait, et c'est un précédent qui vaut la peine d'être signalé.

50. — Pendant la guerre de la succession d'Autriche (1741-1748), fut rendu le règlement du 21 octobre 1744, fait dans le but principal de mettre à part les dispositions du règlement du 23 juillet 1704 qui demeuraient en vigueur malgré les traités intervenus entre la France et d'autres puissances. Aux termes des art. 3 et 4 du règlement du 21 octobre 1744, les marchandises du crû ou de la fabrique de l'ennemi seront de bonne prise, mais les navires neutres qui les portent seront relâchés. L'art. 9 disposait que tous vaisseaux, ennemis, neutres ou alliés, « desquels il aura été constaté qu'il y aura eu des papiers jetés à la mer, seront déclarés de bonne prise avec leur cargaison, sur la seule preuve constante des papiers jetés à la mer, et sans qu'il soit besoin d'examiner quels étaient ces papiers, ni par qui ils ont été jetés, ni s'il en est resté suffisamment à bord pour justifier que le navire et son chargement appartient à des amis ou alliés. » Enfin, l'art. 10 portait que « tout navire qui sera de fabrique ennemie ou qui aura eu un propriétaire ennemi, ne pourra être censé neutre ni allié, s'il n'est trouvé à bord quelques pièces authentiques passées devant les officiers publics, qui puissent en assurer la date, qui justifient que la vente ou cession en a été faite à quelqu'un des sujets des puissances alliées ou neutres avant la déclaration de guerre, et si ledit acte translatif de propriété de l'ennemi au sujet neutre ou allié n'a été duement enregistré devant le principal officier du lieu du départ, et n'est soutenu d'un pouvoir authentique donné par le propriétaire, dans le cas où il n'aurait pas fait lui-même la dite dernière vente (2). »

(1) Martens, *Armateurs*, p. 46 ; Cf. Recueil, IV, p. 64 (1re éd.).
(2) Valin, *Traité des prises*, II, *Pièces justificatives*, p. 139-140.

51. — Dans cette même guerre, l'Angleterre, dont la prépondérance maritime avait dès lors atteint son apogée, appliqua rigoureusement le soi-disant principe que la propriété ennemie est saisissable partout où on la rencontre, sous pavillon neutre aussi bien que sous pavillon ennemi : à partir de 1745 surtout, un grand nombre de navires de sujets du roi de Prusse, chargés de marchandises françaises, furent saisis par les corsaires anglais, et condamnés par les juges de prises anglais. On connaît les conséquences de cette conduite de la Grande-Bretagne, et l'incident dit de l'emprunt silésien. Il serait déplacé de reproduire ici, même sommairement, les arguments échangés entre les commissaires anglais et les commissaires prussiens (1). Nous retiendrons seulement qu'aux revendications des commissaires prussiens en faveur de l'inviolabilité du pavillon neutre, les commissaires anglais opposèrent énergiquement le prétendu droit du belligérant de capturer toute propriété ennemie, tant les marchandises innocentes que la contrebande de guerre, sur navire ami, comme sur navire ennemi : la cargaison neutre, seule, est libre. Quelques gouvernements peuvent suivre une règle plus douce ; mais c'est là une exception à la règle générale, à la loi de nature, à la loi internationale, formulée dans le *Consulat de la Mer*, appuyée sur l'autorité des publicistes, appliquée constamment par les cours anglaises.

52. — La guerre de Sept Ans est restée célèbre dans les annales de l'histoire du droit maritime international, par les violations du droit des gens commises à son occasion par la Grande-Bretagne, que sa prépotence sur mer semblait affranchir de tout scrupule. La guerre ne fut solennellement déclarée par l'Angleterre à la France que le 18 mai 1756. Or, dès juin 1755, deux vaisseaux de 64 canons, le *Lis* et l'*Alcide*, de l'escadre de Dubois de La Motte, furent capturés par l'escadre de l'amiral Boscawen. En même temps, les corsaires anglais enlevaient au commerce français 250

(1) Martens (baron Charles de), *Causes célèbres*, II, p. 1-86 ; Wheaton, *Histoire*, I, 4e éd., p. 259-271. — Tous les écrivains anglais racontent l'affaire de l'emprunt silésien : notam. Johnstone, *Handbook of Maritime Rights*, Londres, 1876, Ch. VII, p. 63-72 ; Bowles, *Maritime Warfare*, Londres, 1878, 2e éd., p. 31-34.

navires. La France réclama avec énergie la restitution des navires de ses sujets indûment capturés, dans les négociations qui eurent lieu en 1761 pour metrre fin à la guerre : ce fut en vain ; Pitt affirma que les hostilités pouvaient valablement commencer avant toute déclaration de guerre (1). La guerre une fois déclarée et faite à ciel ouvert, c'est jusque sur les neutres que l'Angleterre en fit retomber les conséquences, et dans des proportions jusqu'alors inouïes. Non contente d'appliquer notamment aux Hollandais le système du *Consulat de la Mer*, au mépris des traités de 1674 et de 1713 qui leur assuraient l'immunité de leur pavillon, elle prétendit leur imposer une restriction nouvelle, comme depuis sous le nom de Règle de 1756 (*the Rule of the war of* 1756). La politique commerciale du XVIIIe siècle reposait sur le monopole colonial : le commerce de la mère-patrie avec les colonies était réservé aux navires nationaux. En 1756, la France ouvrit les ports de ses colonies aux vaisseaux hollandais, munis à cet effet d'une autorisation spéciale. Les juges de prises anglais décidèrent que la guerre ne saurait dûment ouvrir aux neutres un commerce qui leur était fermé en temps de paix (de là l'expression de *question des commerces nouveaux*) ; de plus, les navires hollandais qui avaient reçu un passeport de l'ennemi étaient dénationalisés, « *ennemis par adoption.* » L'introduction de la Règle de 1756, règle qui était tout à fait nouvelle, valut de riches dépouilles opimes aux corsaires anglais.

53. — Malgré ces rigueurs à l'égard du commerce neutre qui multipliaient les prises, malgré les captures opérées avant la déclaration de guerre, les prises respectivement faites par les corsaires de France et d'Angleterre pendant le cours de la guerre de Sept Ans, se compensèrent à peu de chose près. « A voir se balancer le plus souvent par des chiffres presque égaux, dit Cauchy, les résultats de ces captures réciproques, dans les mers de l'Inde comme dans celles de l'Europe, on n'aurait eu certainement qu'un indice bien trompeur pour augurer de l'issue définitive de cette

(1) De Flassan, *Hist. génér. et raisonn. de la diplomat. française*, 2e éd., VI, p. 35 ; Ortolan, *Règles internat. ou Diplomatie de la Mer*, 1864, II, p. 19-21 ; Hautefeuille, *Propriétés privées des sujets belligérants sur mer*, 1860, p. 25.

guerre si calamiteuse pour la France, dont elle avait transféré les dépouilles maritimes et coloniales à l'Angleterre (1). »

54. — La Hollande n'eut pas seule à souffrir du zèle des corsaires britanniques secondé par les juges de prises et encouragé par le gouvernement de la Grande-Bretagne : le Danemark envoya un agent diplomatique spécial à Londres pour réclamer auprès du gouvernement anglais : la mission d'Hübner fut sans résultat, mais elle a valu à la science du droit international « *La Saisie des bâtiments neutres* ». Cet insuccès du Danemark amena la convention de 1759, conclue entre les trois puissances du Nord, la Russie, la Suède et le Danemark, pour la défense de leur commerce, et aux termes de laquelle la Baltique était fermée aux corsaires (2). C'était le prélude à la neutralité armée de 1780.

(1) Cauchy, *Du respect de la propr. priv.*, p. 39. Cauchy cite le recueil publié par numéros mensuels, de 1757 à 1759, sous le titre de : *État politique actuel de l'Angleterre*, contenant mois par mois l'état détaillé des prises faites par les corsaires des deux pays (*Id.*, *ibid.*, p. 39, note 1). Le 12 juillet 1757, un relevé fait en Angleterre fixait à 637 le nombre des vaisseaux marchands ou corsaires capturés par les Français, et à 772 le nombre des prises faites par les Anglais, dans ces 772 prises figurent les 250 navires français enlevés avant la déclaration de guerre. (*Id.*, *ibid.*, p. 39, note 2).

(2) Martens, *Recueil*, III, *Supplém.*, p. 36, (1re éd.). Il nous semble, si nous avons bien cherché, que cette convention ne se trouve pas dans la 2e édition ni dans les *Nouveaux Suppléments*.

CINQUIÈME PÉRIODE

DE LA PREMIÈRE NEUTRALITÉ ARMÉE A LA GUERRE DE CRIMÉE

(1780—1854)

55.— I. Les vaisseaux neutres peuvent naviguer librement de port en port et sur les côtes des nations en guerre.

II. Les effets appartenant aux sujets des puissances en guerre sont libres sur les vaisseaux neutres, à l'exception des marchandises de contrebande.

III. L'Impératrice s'en tient, quant à la fixation de celles-ci, à ce qui est énoncé dans l'art. X et XI de son traité avec la Grande-Bretagne (traité du 20 juin 1766), en étendant ses obligations à toutes les puissances en guerre.

IV. Pour déterminer ce qui caractérise un port bloqué, on n'accorde cette dénomination qu'à celui où il y a, par la disposition de la puissance qui l'attaque avec des vaisseaux arrêtés et suffisamment proches, un danger évident d'entrer.

V. Ces principes servent de règles dans les procédures et dans les jugements sur la légalité des prises.

Telle est la proclamation des droits de la neutralité maritime, contenue dans la Déclaration mémorable du gouvernement russe, en date du 28 juillet 1780 (1). Neutres et belligérants (parmi ceux-ci la Grande-Bretagne doit être exceptée) accueillirent favorablement la Déclaration russe : l'Autriche, la Prusse, la Hollande, le Portugal, et le royaume de

(1) Martens, *Recueil*, 2e éd., III, p. 159. Réponse de la Cour d'Angleterre, *Id. ibid.*, p. 160-161 ; de la Cour de France, p. 162-164 ; suivent les autres pièces.

Naples envoyèrent leur adhésion à la Russie, non moins que la France, l'Espagne et les États-Unis. Le 9 juillet 1780, une « Convention Maritime » était signée à Copenhague entre la Russie et le Danemark, et le 21 juillet/1er août, une convention identique était conclue entre la Russie et la Suède. Ces deux conventions, dans leur article III (1), contenaient quatre propositions dont les trois premières reproduisent les principes formulés dans les quatre premiers numéros de la Déclaration russe : la quatrième et dernière proposition porte « que les vaisseaux ne peuvent être arrêtés que sur juste cause et faits évidents ; qu'ils doivent être jugés sans retard, que la procédure doit être uniforme, prompte et légale ; que, chaque fois, outre les dédommagements qu'on accorde à ceux qui ont fait des pertes sans avoir été en faute, il doit être rendu une satisfaction complète pour l'insulte faite au pavillon.» — La neutralité armée était constituée.

56. — Ce fut un moment solennel dans l'histoire du droit international maritime, que celui où cette grande Charte des droits des neutres fut proclamée, inscrite dans les traités, acceptée par toutes les puissances neutres et par toutes les parties belligérantes, une seule exceptée. Ce qui prête au système de la neutralité une grande autorité, c'est que, suivant la remarque de Martens, les États qui ont souscrit à ce système ne l'ont pas adopté seulement dans leurs rapports avec la Russie; « ils l'ont adopté également entre eux, de sorte que, par exemple, après que la Russie avait contracté à cet égard avec le Danemark, la Suède, en accédant, a contracté aussi avec le Danemark ; les Provinces-Unies des Pays-Bas, en vertu de leur accession, ont reconnu ce système, non seulement vis-à-vis de la Russie, mais aussi vis-à-vis du Danemark et de la Suède ; et de même plusieurs des autres puissances qui ont accédé depuis, telles que la Russie, l'Autriche, le Portugal, ont contracté par là des droits et des obligations envers chacune des puissances qui avaient accédé avant elles ; ces conventions ont donc presque la force d'un traité général entre les divers membres de l'association sans en avoir la forme (2). »

(1) Martens, *Recueil*, 2e éd., III, p. 192. 202.
(2) Martens, *Armateurs*, p. 158-159, note *m*.

57. — Avant d'indiquer les conséquences immédiates de la première neutralité armée (1), faisons une rapide allusion aux événements qui ont provoqué cette tentative célèbre de restreindre dans de sages limites les droits des belligérants sur mer.

Les traités de Paris et d'Hubertsburg avaient renouvelé les traités d'Utrecht. Mais la guerre de l'Indépendance américaine amena insensiblement une lutte générale entre les principales puissances maritimes de l'Europe : la première d'entre elles, qui était la plus directement intéressée dans le débat, considérant les Américains comme des rebelles, prétendit interdire aux puissances neutres toute relation commerciale avec ses colonies insurgées. Les juges d'Amirauté anglais — et parmi eux le plus redoutable adversaire des droits des neutres fut sir James Marriott, — appliquèrent en matière de blocus et de contrebande de guerre les théories les plus élastiques et les plus fatales au commerce neutre. Les corsaires de la Grande-Bretagne, assurés de n'être que bien rarement, pour ne pas dire jamais, condamnés aux dépens, encore moins à des dommages-intérêts, devinrent le fléau de ce commerce. De là l'empressement universel qui accueillit la démarche russe (2).

58. — La France, qui s'était singulièrement hâtée de conclure avec les États-Unis, dès le 6 février 1778, un traité consacrant notamment l'inviolabilité du pavillon neutre (3), et

(1) Quant aux origines de la neutralité armée, V. les réflexions judicieuses et appuyées sur des documents officiels que présente Katchenovsky, *Prize law*, note additionn., p. 70-72, contre la version de Dohm et autres couramment reçue (Cf. notam. Gessner, *Droit des neutres*, p. 47-48).

(2) Toutes les puissances neutres avaient à se plaindre de l'Angleterre. Par exemple, V. deux lettres de Joseph II au comte Beljioso, ministre plénipotentiaire à la cour de Londres, l'une du 3 juillet, l'autre du 6 septembre 1781 (Calvi, *Curiosita storiche e diplomatiche del secolo decimottavo*, Milan, 1878, p. 430-431) : l'empereur d'Autriche se plaint de ce que les Anglais violent le pavillon neutre.

(3) Cet acte impliquait la reconnaissance des colonies anglaises comme État indépendant et donna lieu à une discussion entre le cabinet de Londres et celui de Paris. Les arguments qu'allégua le gouvernement français étaient décisifs pour prouver que la France avait le droit de reconnaître les colonies anglaises d'Amérique comme puissance belligérante. Mais était-elle fondée à les reconnaître d'ores et déjà comme État indépendant ? La question est tout autre. La cour de

contre laquelle l'Angleterre commença une fois de plus les hostilités eu temps de paix, avant toute déclaration de guerre (1), en usa tout autrement à l'égard des neutres.

Le règlement du 26 juillet 1778 est généralement considéré comme reconnaissant le principe : vaisseaux libres, marchandises libres (2). Il a toujours été interprété ainsi, attendu qu'il garantit aux neutres la liberté de faire le commerce avec l'ennemi. MM. Pistoye et Duverdy le constatent à propos des conclusions du commissaire du gouvernement et de la décision du Conseil des Prises qui émirent et consacrèrent l'idée contraire (affaire Henri Moser contre l'*Héraclée*, 23 vendémiaire an IX) (3). Ce règlement précise les cas de saisie des bâtiments neutres : il a été jugé que son article 1 abrogeait le règlement de 1744 qui déclarait de bonne prise les marchandises du crû ou de la fabrique de l'ennemi (Décision du Conseil des Prises du 3 ventôse an IX) (4). Les dispositions de ce règlement sur la contrebande de guerre

France paraît ne pas avoir bien aperçu la différence de ces deux points de vue ; sa conduite étant d'ailleurs assez difficile à justifier, on comprend qu'elle n'ait pas nettement mis en lumière cette différence.

(1) Elle attaqua inopinément, près des côtes de France, les frégates la *Belle-Poule*, la *Pallas* et la *Licorne*, et le lougre le *Coureur* ; ces trois derniers bâtiments furent pris et conduits en Angleterre. Ortolan, *op. cit.*, II, p. 21. Elle enleva notamment onze navires à deux armateurs de Bordeaux, en pleine paix : ce fait amena l'octroi aux deux armateurs lésés de *lettres de représailles*, en date du 29 juin 1778. Ortolan, *op. cit.*, I, p. 357, et Appendice L. p. 466-467. A ce propos M. Ortolan fait remarquer (*Id.*, *ibid.*, I, p. 358) que c'est un des deux derniers exemples, le dernier peut-être de l'octroi de *lettres de représailles* en temps de paix: « ces lettres, dit-il fort justement, n'étaient qu'un vestige des temps où la puissance sociale étant mal assise et mal réglée, le soin de se faire justice de sa propre autorité et par ses propres forces était abandonné aux particuliers. » Le traité de Versailles du 26 septembre 1786 entre la France et la Grande-Bretagne, dans son art. 3, n'abolissait pas l'usage de ces lettres, mais le restreignait, en reproduisant et en précisant les dispositions du traité de 1632 intervenu entre les deux puissances et signalé plus haut (V. *sup.*, p. 40, n° 32). Cet usage est tombé en désuétude.

(2) Notamment Wheaton, *Hist. des prog. du droit des gens*, I, p. 357 ; Gessner, *Droit des neutres sur mer*, 2e éd., p. 48, note 1.

(3) Pistoye et Duverdy, *Traité des prises maritimes*, éd. augm. 1859, I, p. 362-364.

(4) Pistoye et Duverdy, *Traité des prises maritimes*, éd. augm. 1859, I, p. 360-361 : le capteur produisait en faveur de sa prétention un ordre du jour du Conseil des Cinq Cents ; sur ces ordres du jour, Berryer père rapporte un fait piquant, que nous citerons à propos des guerres de la Révolution (V. *inf.*, n° 74).

sont encore en vigueur : les articles de contrebande de guerre seront seuls confisqués, à moins qu'ils ne s'élèvent aux trois quarts de la cargaison du navire qui les porte. L'art. 6 du même règlement, reproduisant le règlement de 1744 sur ce point, pour couper court aux naturalisations frauduleuses, ne considère pas comme sujets neutres les sujets ennemis qui n'ont pas été naturalisés neutres trois mois au moins avant la déclaration de guerre, ou n'ont pas transféré leur domicile dans un pays neutre avant ce délai de trois mois ; il décide que, si les individus naturalisés neutres dans un des cas où la validité de leur naturalisation est reconnue par le règlement, retournent dans le pays ennemi pour y continuer le commerce, ils seront traités comme ennemis, malgré les passeports neutres dont ils pourront être munis (1). L'art. 7 relatif aux navires ennemis devenus neutres par suite de ventes à des sujets neutres, est la reproduction textuelle de l'art. 10 du règlement du 21 octobre 1744 : cet article 7 du règlement du 26 juillet 1778, dont l'origine est ainsi fort reculée, étant actuellement en vigueur, nous aurons occasion d'en critiquer ailleurs la rigueur excessive et injuste. Aux termes de l'art. 14, les navires échoués sur les côtes de France seront jugés comme s'ils avaient été pris (2).

Si imparfait que fût encore ce règlement, il réalisait un grand progrès et constituait un adoucissement notable de la pratique française. Aussi, en 1780, le gouvernement français put-il répondre non sans quelque fierté au gouvernement russe, qu'il avait ouvert la voie dans laquelle la Russie s'engageait et que la France combattait pour la liberté des mers.

59. — La neutralité armée eut un double effet presque immédiat : elle fit entrer ou confirma dans une politique modérée et équitable à l'égard des neutres les quatre puissances belligérantes qui y accédèrent, la France, l'Espagne, la Hollande et les États-Unis d'Amérique ; et — c'est là son second effet, — si l'Angleterre n'eut garde d'adhérer aux principes consacrés par la Déclaration russe et par les traités

(3) Pistoye et Duverdy, *op. cit*, I, p. 503-505 : nous reviendrons sur cet art. 6, actuellement en vigueur.

(2) *Id.*, *ibid.*, II, p. 89 sqq.

intervenus entre les puissances de la Baltique, la neutralité armée ne laissa pas de produire quelque impression sur elle : en 1781 et en 1782 des instructions secrètes furent adressées aux corsaires anglais, pour tempérer leur zèle (1). A la paix de Versailles, l'Angleterre, l'Espagne et la France renouvelèrent les traités d'Utrecht.

60. — Pendant les cinq années qu'a duré la guerre de l'Indépendance américaine (1778-1783), quelle a été l'influence de la course sur les péripéties de la lutte ? Elle nous apparaît comme bien minime, à en juger par les chiffres que donne Cauchy. D'après cet auteur, qui a pu consulter, au ministère de la marine, l'état exact des prises faites, soit par les bâtiments de l'État, soit par les corsaires, pendant ces cinq années, le nombre des vaisseaux capturés par des corsaires sortis des ports français n'a pas dépassé 566 navires, dont le produit brut a été de 28.259.525 livres : le port de Dunkerque figure seul dans ce résultat pour 278 captures, représentant 14.839.580 livres. Les captures faites par les bâtiments de la marine royale n'ont atteint en valeur que le chiffre de 14 millions. « Quelle influence, conclut Cauchy, pouvait avoir sur la richesse commerciale de l'Angleterre un dommage réduit à des proportions si peu importantes (2) ? »

61. — De la pléiade de traités conclus après la première neutralité armée, le seul qui doive être ici mentionné est celui du 10 septembre 1785 entre la Prusse et les États-Unis. L'article 23 de ce traité contenait la clause suivante : « S'il survient une guerre entre les parties contractantes, tous les vaisseaux marchands et commerçants employés à l'échange

(1) Katchenovsky, *op. cit.*, p. 64.

(2) Cauchy, *Du resp. de la propr. priv.*, p. 39-40. Cf. de Laveleye, *Du resp. de la propr. priv. en temps de guerre*, Rapport présenté à l'Institut de Droit Int. (Août 1875), Brux., 1875, p. 32, note 1. — Dans la guerre de l'Indépendance américaine, la France, revenant à sa politique traditionnelle et à ses lois les plus anciennes (édits de 1543 et de 1584), dont elle s'était écartée en 1681, à titre de représailles contre l'Angleterre, respecta les bateaux ennemis employés à la pêche côtière : Lettre de Louis XVI à l'amiral commandant la flotte française, en date du 5 juin 1779. V. notam. Gessner, *Droit des neutres sur mer*, 2e éd., p. 13-14. Azuni, *Droit marit. de l'Europe*, Paris, 1805, I, p. 182, rappelle que dans cette même guerre l'Angleterre n'imita point la conduite de la France. Nous reviendrons sur ce point en exposant la pratique actuelle (IIe Part., ch. I, I.)

de productions de différents endroits, et par conséquent destinées à faciliter et à répandre les objets propres aux nécessités, aux commodités et aux douceurs de la vie, passeront librement et sans être molestés, et les deux puissances contractantes s'engagent à n'accorder aucune commission à des vaisseaux armés en course, qui les autorisât à prendre ou à détruire ces sortes de vaisseaux marchands ou à en interrompre le commerce (1). » Cette clause porte abolition de la course et de la capture des bâtiments marchands par les navires de guerre de l'État ; mais elle ne consacre l'inviolabilité de la propriété privée ennemie, qu'autant que cette propriété est engagée dans un commerce purement pacifique.

Le traité de 1785 formulait le même principe, pour la guerre continentale : pour celle-ci, comme pour la guerre maritime, il était l'expression des convictions bien arrêtées du grand philanthrope et de l'homme d'État moins utopiste qu'on ne l'a dit parfois, qui négocia ce traité avec la Prusse : Franklin était un adversaire résolu de la course et de la capture, et déclarait que les États-Unis voulaient faire insérer dans leurs traités l'abolition de cette double institution, « *quoique mieux placés que tant d'autres pays pour tirer profit de la piraterie* (2). » Dans les traités de 1778 avec la France et de 1783 avec la Suède, dont Franklin fut le négociateur, on ne rencontre pas de stipulation semblable à celle du traité de 1785, ni dans le traité que négocia John Adam en 1782 avec les Provinces-Unies des Pays-Bas. Il est permis de supposer que si Frédéric II consentit à signer une clause portant que la propriété privée ennemie serait respectée sur terre et sur mer, c'est qu'il sentait l'impossibilité d'une guerre maritime et surtout d'une guerre terrestre entre la Prusse et les États-Unis d'Amérique (3) : cette

(1) Notam. Ortolan, *op. cit.*, II, p. 66.

(2) Wheaton, *Hist. des progr. du droit des gens*, 4e éd., I, p. 372-373.

(3) On sait la conduite de Frédéric le Grand dans la guerre continentale. En voici un spécimen : « Se réservant d'organiser plus tard ses possessions polonaises avec autant d'art qu'il en avait apporté à l'assimilation de la Silésie, il traitait alors en pays conquis, taillable et corvéable à merci, les territoires enserrés dans son cordon. Il y formait des magasins, s'y ravitaillait en vivres et en fourrages, remontait sa cavalerie, faisait vivre ses troupes sur le pays et payait

impossibilité, signalée par tous les publicistes (1), n'échappa certainement pas à l'esprit clairvoyant du roi de Prusse, et elle affaiblit singulièrement l'autorité de ce traité ; il ne fut pas, d'ailleurs, renouvelé, quant à la clause qui a trait à l'inviolabilité de la propriété privée sur mer, dans les traités de 1799 et de 1829. Malgré son existence éphémère et le peu d'autorité de la déclaration de principes qu'il contient, l'acte de 1785 n'en est pas moins un précédent notable.

62. — Plus notable encore, bien qu'elle n'ait pas eu plus de portée pratique, est la discussion qui eut lieu en France en 1792, au sein de l'Assemblée Législative, sur la double question de l'abolition de la course et de l'abolition de la capture : c'est la première fois qu'une assemblée politique était saisie de cette double question.

Le 29 mai 1792, M. Kersaint, député de Paris, lut, au nom des comités diplomatique, de marine et de commerce, un projet de décret sur la suppression des corsaires et l'abolition du droit de prise exercé même par les navires de l'État. Ce projet était ainsi conçu : « L'Assemblée nationale, considérant que la guerre étant l'acte le plus éminent de la souveraineté des peuples, ne peut se faire légalement que par les nations elles-mêmes et non par les particuliers et pour leur compte ; qu'il est de l'intérêt de toutes les nations policées de l'Europe de proscrire et d'abjurer l'usage de

tout ce qu'il prenait avec une fausse monnaie qu'il refusait ensuite de recevoir dans ses caisses. Le roi philosophe reproduisait dans la Pologne du Nord les procédés que naguère le tartare Krim-Guéray, qui se piquait aussi de philosophie, appliquait à la Pologne du sud. Le kan des Tartares abandonnait les esclaves mâles et enlevait les femmes, afin de les convertir, d'en peupler les harems de Crimée, et d'en faire souche de musulmans. « Le roi de Prusse, écrivait le résident de Saxe le 18 mars 1771, a fait emporter de la Pologne presque sept mille filles de seize à vingt ans, et il exige que de chaque certain nombre d'arpents, il lui soit livré une pucelle ou fille avec une vache, un lit et trois ducats en argent. » Le lit devait être de plume, avec quatre oreillers ; deux porcs complétaient la dot, et ces Polonaises, avec leur bagage, étaient transportées et mariées dans la Poméranie prussienne, où, paraît-il, l'accroissement de la population laissait à désirer. « Cette rigueur, concluait le diplomate saxon, a poussé les habitants au désespoir. » Alb. Sorel, *La Question d'Orient*, Paris, 1878, p. 227-228.

(1) Dès 1795, Martens a fait remarquer qu'une guerre entre la Prusse et les États-Unis est peu probable. Cette observation, d'une justesse incontestable, est renouvelée par tous les publicistes. V. notam. Hautefeuille, *Propriétés privées des sujets bellig.*, p. 10-12.

faire la guerre par la voie des corsaires ou armateurs particuliers, parce que cet usage entraîne nécessairement après lui la violation des propriétés et du droit des gens, et que n'étant et ne pouvant être par sa nature, soumis à d'autres règles qu'à celles que lui donne la plus aveugle des passions, l'avidité, il est fréquemment accompagné d'actes d'inhumanité; considérant que la course menace également les nations belligérantes et les nations en paix; que, loin d'accélérer la marche de la guerre vers son terme, elle aigrit au contraire les peuples dont elle ruine les particuliers; qu'entretenant l'esprit d'injustice et le penchant au dol et à la fraude, elle s'oppose au développement des principes propres à l'amélioration de l'espèce humaine; considérant que, s'il importe aux puissances maritimes de se garantir mutuellement des suites des entreprises que l'intérêt particulier pourrait vouloir tenter sous le pavillon des nations en guerre, entreprises dont les conséquences pourraient amener une guerre générale, il importe également à l'honneur du peuple français de commencer, par son exemple, une réforme et une répression qui n'est pour lui qu'une conséquence des droits de l'homme et de la Constitution, pour la défense desquels il a pris les armes;

L'Assemblée nationale, reconnaissant qu'il est de son devoir de prévenir et d'affaiblir les malheurs inséparables de la guerre par tous les moyens qui sont en son pouvoir, déclare qu'il y a urgence.

Après avoir décrété l'urgence, l'Assemblée nationale décrète :

Art. 1. Il ne sera délivré aucune commission pour armer en course.

Art. 2. Les armateurs des vaisseaux de commerce, armés pour leur légitime défense, ne pourront s'emparer d'aucun bâtiment de commerce de l'ennemi, à moins qu'ils n'y soient contraints par la provocation.

Art. 3. Il est défendu aux vaisseaux de guerre de l'État de prendre aucun bâtiment particulier de commerce appartenant à la nation ennemie, à moins qu'ils ne soient armés en guerre. L'Assemblée nationale se réserve de statuer incessamment sur les exceptions que pourrait nécessiter l'application de cette loi aux diverses circonstances de la guerre.

Art. 4. Les équipages des corsaires pris par les vaisseaux de guerre de la nation seront, à leur arrivée dans les ports, interrogés à la requête de l'accusateur public près le tribunal du lieu où lesdits corsaires seront conduits. S'il s'y trouve des Français, ils seront punis de mort ; les sujets de la nation ennemie conduits en prison pour tout le temps que durera la guerre ; et quant à la punition à infliger aux étrangers aux deux nations belligérantes, il y sera statué d'après les conventions qui seront arrêtées entre la France et les puissances auxquelles ils appartiendront ; en attendant, ils demeureront détenus et en prison.

Art. 5. Les pertes que les particuliers pourraient éprouver par le fait des corsaires sous pavillon ennemi seront reconnues et vérifiées par les tribunaux de commerce, par devant lesquels les parties sont autorisées à se pourvoir par tous les moyens de droit ; et le montant des dommages formera l'objet d'une réclamation en indemnité, qui sera le préalable à tout accommodement ou négociation pour la paix.

Art. 6. L'Assemblée nationale invite le roi à préparer auprès des nations, par la voie des ambassadeurs, la suppression absolue de la course dans la guerre de mer, et d'assurer, dans tout ce qui pourra dépendre de la nation française, la liberté de la navigation et du commerce, bien réciproque des peuples et leur commune ressource (1). »

63. — Les députés Arena, Journu Auber et Guadet, appuyèrent avec beaucoup de vivacité la suppression de l'armement en course ; ce dernier prétendit que le gouverdement ne pouvait pas plus délivrer de lettres de marque, que placer des bandits sur la route de Vienne pour y dévaliser les voyageurs.

Deux autres députés, Rouyer et Coujet, attaquèrent le projet présenté par les Comités réunis de la diplomatie, de la marine et du commerce.

Dans le discours de M. Rouyer, on lit : « Je sais qu'en faisant la guerre aux rois, nous ne la faisons pas aux peuples, et que nous voulons respecter les propriétés des particu-

(1) *Moniteur* du 31 mai 1792, p. 632 ; le procès-verbal de la discussion a été reproduit dans Pistoye et Duverdy, *op. cit*, I, p. 7-14.

liers. Je réponds à cela : N'est-il pas vrai que depuis que la guerre est déclarée, nos troupes ont été dans le cas de faire des incursions, de fourrager sur le territoire ennemi, comme les ennemis sur le nôtre ? Il est donc probable que les propriétés particulières ont été outragées..... D'ailleurs, si vous défendez la course, vous vous ôtez de grands moyens contre vos ennemis. En effet, si vous aviez la guerre à soutenir contre la Russie, l'Espagne, l'Angleterre même, ne serait-ce pas vous nuire à vous-mêmes que de vous interdire des ressources que ces puissances emploieront contre vous ? Ou ne serait-ce pas donner l'exemple d'une fausse philanthropie que de rendre aujourd'hui un décret que vous seriez obligés de révoquer ? Je conclus à ce que les lois anciennes soient maintenues, et que l'on continue à délivrer des lettres de marque à ceux qui voudront armer en course. »

M. Coujet développa les dangers que ferait courir l'adoption du projet de M. Kersaint, en diminuant nos moyens de résistance aux puissances avec lesquelles nous pourrions être en guerre.

64. — A côté du projet de M. Kersaint et en face de l'opposition directe et absolue qu'il rencontra de la part de deux députés seulement, se produisirent trois autres projets de décrets.

Le premier, émané de M. Granet, ne différait pour le fond du projet Kersaint — comme lui, il déclarait « qu'il ne pourrait être expédié de lettres de marque à aucun corsaire français, et que les commandants des vaisseaux de l'État laisseraient passer et naviguer librement les bâtiments de commerce sous pavillon ennemi », — que par son second alinéa : il y était dit fort sagement « que le roi serait tenu de notifier cette déclaration à toutes les puissances étrangères, avec invitation d'en promulguer une semblable, se réservant, à l'égard des puissances qui se refuseraient à adopter cette renonciation, de prendre les mesures de sûreté que les circonstances pourraient exiger. »

65. — Le second projet était dû au député Lasource.

Ce député, qu'on a parfois représenté comme un partisan de la course (1), se déclara énergiquement contre elle, tout

(1) Carron, *La course maritime*, p. 19-20.

en ne voulant pas aller jusqu'à l'abolition du droit de capture exercé par les vaisseaux de l'État. « Quoique je pense qu'il faille défendre l'armement en course, je ne suis pourtant pas entièrement de l'avis des Comités. Sans doute, il y a peu de différence entre les pirates et les corsaires. Tranchons le mot : on devient bientôt brigand insigne quand on est voleur patenté. Si donc vos Comités s'étaient bornés à défendre l'armement en course, ils auraient donné un grand exemple à l'Europe entière, mais ils ont franchi les bornes, en voulant que nos vaisseaux de guerre ne puissent prendre les vaisseaux de commerce ennemis, lors même que les corsaires ennemis prendront bien les nôtres. Vos Comités ont-il pu croire que si un gouvernement quelconque se permettait de confisquer les biens des particuliers français résidant dans son territoire, le gouvernement français n'userait pas de représailles contre les particuliers de cette nation qui résideraient en France ? Et ce qui serait juste sur terre, cesserait-il de l'être sur mer ? Un coup de canon se repousse par un coup de canon, la prise d'une ville se compense par la prise d'une autre ville : de même la prise d'un vaisseau par la prise d'un autre vaisseau. Nous avons déclaré que nous voulions respecter les propriétés des particuliers ; mais nous n'avons pas pu dire que la nation française serait comme un troupeau de moutons auquel les étrangers pourraient impunément enlever une toison.... (1). » M. Lasource conclut à l'adoption du premier article du projet des Comités, qui prohibait l'armement en course, et au rejet de tous les autres articles, à la place desquels il proposa les trois projets de décret suivants :

Premier décret. L'Assemblée nationale, considérant que..... lors même que les nations prennent les armes pour le maintien de leurs intérêts réciproques, leurs citoyens respectifs, pris isolément, ne doivent ni s'envisager ni se traiter comme ennemis ; que le redressement des griefs et la réparation des torts publics ne peuvent être exercés que par la masse collective des forces nationales ; que la guerre des particuliers entre eux est brigandage, et non justice ; qu'elle provoque et éternise les guerres et les haines natio-

(1) *Moniteur* du 1 juin 1792, p. 633-634.

nales..... décrète qu'il ne sera plus accordé de lettres de marque, que les armements en course sont prohibés à tous les Français et que les vaisseaux de l'État pourront seuls protéger la liberté du commerce et en venger la violation.

Deuxième décret. L'Assemblée nationale, considérant qu'il importe à la sûreté des propriétés, à la liberté du commerce, à la paix et au bonheur des peuples, que la prohibition des armements en course devienne une convention réciproque entre toutes les puissances maritimes, décrète que le roi sera invité à entrer incessamment en négociation avec les gouvernements de toutes les nations qui font le commerce de mer pour les engager à adopter la prohibition des armements en course qu'elle a consacrée par son décret de ce jour.

Troisième décret. L'Assemblée nationale ajourne les dispositions ultérieures résultantes du principe décrété, jusqu'à ce qu'elle soit instruite par le pouvoir exécutif des dispositions respectives des diverses puissances maritimes auprès desquelles il aura été ouvert des négociations.

66. — Enfin, un troisième projet vint rallier les diverses opinions : il se bornait à demander qu'on proposât purement et simplement aux autres nations d'abolir la course.

M. Emmery, de Saint-Malo, s'exprima ainsi : « Je suis d'une ville qui a fait le plus d'armements de ce genre ; je vous assure que les mille ou douze cents corsaires qu'elle a armés dans la dernière guerre ont fait plus de mal à l'Angleterre que les marines royales des deux maisons de Bourbon réunies. Cependant cette ville ne désire pas la continuation de ce genre d'armement. Je vous propose donc de charger le roi de négocier dans les différentes cours l'abolition de la course, et d'ajourner les projets qui vous sont présentés. »

Vergniaux prêta à cette manière de voir l'appui de sa parole alors toute-puissante, et proposa de rédiger ainsi le décret :

« L'Assemblée nationale décrète que le pouvoir exécutif sera invité à négocier avec les puissances étrangères pour faire supprimer, dans les guerres qui pourront avoir lieu sur mer, les armements en course, et assurer la libre navigation du commerce, ajourne les autres articles du projet de décret présenté par son Comité. »

Le discours et la proposition de Vergniaux furent accueillis par des applaudissements. Vainement M. Kersaint demande-t-il à répondre : l'Assemblée ferme la discussion, et accorde la priorité au projet de Vergniaux, qui est adopté à la presque unanimité (30 mai 1792).

67. — Le lendemain, M. Emmery prit de nouveau la parole pour faire la communication suivante : « Après la discussion qui a eu lieu hier sur la course, je crois qu'il ne sera pas inutile de vous faire la lecture de la déclaration que vient de faire le roi de Hongrie, et dont un exemplaire vient de me parvenir de Bruxelles. Elle porte que « voulant maintenir autant que les circonstances pourront le permettre, les liaisons de commerce qui subsistent entre la France et les États appartenant à la maison d'Autriche, les vaisseaux français seront reçus comme par le passé dans le port d'Ostende, pourvu qu'ils ne soient armés en guerre ni chargés de munitions, et qu'ils y pourront librement et en toute sûreté décharger leur cargaison, si toutefois la France désire de son côté prendre les mêmes mesures. » A cette déclaration, l'Assemblée applaudit, et un membre s'écrie : « L'assembléé nationale reçoit des Autrichiens une leçon de philosophie (1). »

68. — En exécution du décret du 30 mai 1792, le ministre des affaires étrangères de France, M. de Chambonas, envoya, le 19 juin 1792, une circulaire aux agents diplomatiques français pour leur prescrire d'ouvrir des négociations au sujet de ce décret : dans cette circulaire, la course était qualifiée « d'usage barbare, dont l'effet le plus certain est d'appauvrir l'État en ruinant les fortunes des citoyens, et d'ajouter aux malheurs publics une foule de calamités particulières (2). »

Le secrétaire d'État des États-Unis d'Amérique, M. Jefferson, répondit le 16 octobre 1792 à la communication que lui fit M. de Ternant, ministre de France : les États-Unis se déclaraient prêts à entrer en négociations avec la France. « Nos sentiments, disait M. Jefferson, ont été déclarés dans le traité dont vous faites mention (traité de 1785 avec la

(1) Moniteur du 1er juin 1792, p. 636 : la France était alors en guerre avec « le roi de Hongrie. »

(2) Cauchy, *Du resp. de la propr. priv.*, Annexe n° 2, p. 87-88.

Prusse, *ainsi que dans d'autres conventions politiques non encore confirmées. Il y a même dans ces traités d'autres principes que votre gouvernement approuverait probablement aussi comme tendant à diminuer les occasions et les calamités de la guerre* (1). »

Une note fut remise à lord Grenville, secrétaire d'État de S. M. Britannique, par la mission française à Londres, composée de MM. Chauvelin, de Talleyrand et de Roveray, le 25 juillet 1792 (2) : cette note ne reçut pas de réponse.

Les ouvertures faites aux autres puissances eurent le même sort.

Seules, Hambourg et les villes Hanséatiques donnèrent à la proposition française une adhésion sans réserve, ce qui motiva un décret de la Convention nationale du 29 mars 1793, abolissant la course à l'égard de ces mêmes villes (3).

69. — Six mois s'étaient à peine écoulés depuis le décret du 30 mai 1792, que, dès le 7 janvier 1793, un arrêté du Conseil exécutif avertissait les armateurs que « les puissances maritimes de premier ordre n'ayant pas répondu aux invitations qui leur avaient été faites pour la suppression de la course sur mer, cette course n'était défendue par aucune loi, et qu'ainsi, tout Français n'avait qu'à prendre conseil de son patriotisme, en cas de rupture avec une ou plusieurs de ces puissances (4). »

« Bientôt, dit Cauchy, à l'occasion de la rupture avec l'Angleterre, le signal des armements en course fut donné. On leur procura tout ce qui peut encourager des spéculations à demi mercantiles, à demi guerrières (5). » C'est ainsi qu'on leur ouvrit les magasins de l'État (loi du 23 thermidor an III) ; qu'on abandonna aux capteurs le produit total de leurs captures (art. 25, loi du 1er février 1793). On avait aboli, avec les amirautés, les tribunaux de prises : on déféra aux tribunaux de commerce et aux tribunaux de district le jugement des prises (loi du 13 août 1791 ; — loi du 14 fé-

(1) Cauchy, *op. cit.*, Ann. n° 3, p. 89 : on ne sait quels sont ces autres traités auxquels M. Jefferson fait allusion.
(2) *Id. ibid.*, Ann. n° 4, p. 90-92.
(3) Ortolan, *op. cit.*, 4e éd., II, p. 67.
(4) Cauchy, *Droit marit. int*, II, p. 317.
(5) *Id., ibid.*

vrier 1793) (1) : bien plus, des consuls français dans des ports neutres furent investis de cette juridiction (2). On exaltait en même temps la course, qu'on avait naguère vilipendée : on proclamait dans des rapports officiels que la course « ce genre de guerre qui développe le courage et forme des héros » était plus conforme que la guerre d'escadres « à la politique de la France »; la course devait « ranimer l'activité des ports, remettre en circulation des capitaux immenses »; enfin, elle devait protéger « le commerce de la France et anéantir » celui de l'Angleterre (rapport du Comité de salut public du 23 thermidor an III) (3).

70. — Conférer aux tribunaux ordinaires la juridiction des prises, c'était porter atteinte, en les compromettant, aux droits des neutres. Ces droits reçurent bien d'autres atteintes, dans ce duel acharné entre la France et l'Angleterre.

La Convention nationale confirma tout d'abord les lois antérieures en matière de prises maritimes, et, par conséquent, le règlement de 1778; elle envoya aux corsaires français des instructions dans lesquelles il leur était enjoint de respecter le pavillon neutre (4). L'Angleterre fit, dès le début, avec ses alliés la Prusse, l'Autriche, l'Espagne et la Russie, des conventions aux termes desquelles ces puissances devaient prohiber l'exportation pour la France du blé et des provisions de bouche de toute sorte; de plus, elles s'engageaient, afin qu'on arrivât plus sûrement au but entrevu — affamer la France, — à faire tous leurs efforts auprès des neutres pour les amener à prendre une semblable mesure. La réponse de la France fut le décret du 9 mai 1793, qui ordonnait d'arrêter et de conduire dans les ports de

(1) On alla même jusqu'à mettre à la charge du trésor public les frais auxquels les armateurs seraient condamnés pour prises illégales. Cauchy, *Du resp. de la propr. priv.*, p. 40.

(2) Il paraîtrait, d'après Büsch, cité par Katchenovsky, *op. cit.*, p. 78, note *k*, que souvent les consuls français avaient une part de propriété dans les vaisseaux armés en course, ce qui en faisait des juges peu impartiaux.

(3) Cauchy, *Droit marit. int.*, II, p. 318.

(4) Katchenovsky, *op. cit.*, p. 74 ; Martens *Recueil*, V, p. 376-400 (1re éd.) ; VI, p. 752-76 (1re éd.). Cf. les *Codes de prises* publiés à la fin du siècle dernier ou au commencement de celui-ci par Lebeau, Guichard, Dufriche-Poulaines.

France les navires neutres chargés de comestibles à destination de l'Angleterre, ainsi que tout navire chargé de marchandises anglaises : les comestibles appartenant aux neutres seront seulement assujettis au droit de préemption, et la valeur en sera payée aux propriétaires ; les marchandises de l'ennemi seront confisquées ; d'ailleurs, les navires neutres seront relâchés (1). Le décret du 9 juin 1793 déclarait de bonne prise tous les navires des villes Hanséatiques, sans forme de procès ; mais, dès le 16 août, la Convention revenait sur cette énormité et décidait que le jugement de ces prises serait renvoyé aux tribunaux compétents. Les traités de la France avec la Suède, le Danemark et les États-Unis d'Amérique, furent respectés. — L'Angleterre répondit à son tour à ces représailles qu'elle avait provoquées, par de nouvelles représailles : les *Orders in Council* du 8 juin et du 6 novembre 1793 étendaient à tous les neutres le droit de préemption, déclaraient de bonne prise tout navire chargé des produits des colonies françaises ou transportant des provisions de bouche dans ces mêmes colonies ; de plus, des instructions secrètes furent adressées aux corsaires anglais (2).

71. — Le commerce danois fut particulièrement éprouvé. En un clin d'œil, pour ainsi dire, il fut presque anéanti. Dès le 19 août 1793, 189 vaisseaux danois avaient été saisis ; les indemnités qui devaient suivre l'exercice du droit de préemption, se faisaient attendre (3). Et, dans une telle situation, le Danemark, après avoir refusé de se joindre à la Grande-Bretagne et à ses alliés pour affamer la France, dut consentir à ne pas faire escorter les vaisseaux danois qui se dirigeaient vers la France, obligé qu'il était, suivant l'expression de son illustre ministre, M. de Bernstorff, « d'abandonner le terrain du droit des gens universel et particulier. » Privé de l'appui naturel sur lequel il semblait pouvoir compter, celui de la Russie, le Danemark conclut avec la Suède, le 27 mars 1794, une convention qui affirmait devant

(1) Guichard, *Code des prises maritimes et armements en course* (2 vol., Ventose an VII), II, p. v-L, dissertation sur la législation des prises.

(2) Katchenovsky, *op. cit*, p. 75.

(3) *Id., ibid.*, p. 75 ; Lucchesi-Palli, *Principes du droit public marit.*, trad. A. de Galiani, Paris, 1842, p. 95.

l'Europe l'intention de ces deux puissances de rester neutres en dépit des suggestions des alliés, et qui avait pour but de protéger le commerce danois et le commerce suédois. Une escadre combinée devait stationner dans le Sund (1).

72. — Les États-Unis d'Amérique, dès le 7 septembre 1793, voyant leur commerce et leur agriculture du même coup menacés, avaient élevé des réclamations auprès de l'Angleterre. L'*Order in Council* du 8 juin 1793 avait été révoqué, et le traité de 1794, conclu, lorsqu'en avril 1794 un nouvel *Order in Council* assujettit au droit de préemption tous les navires chargés de comestibles à destination de la France. Cet *Order in Council* donna lieu à la nomination ultérieure d'une commission mixte (2). Mais la conclusion du traité de 1794 avait produit en France une vive irritation. Déjà, en 1793, la France avait traité les vaisseaux américains comme le faisait l'Angleterre. C'est ce que l'arrêté du 14 messidor an IV décida, d'une manière générale, pour toutes les puissances neutres : cet arrêté porte notification à toutes les puissances neutres ou alliées « que les bâtiments neutres seront traités, soit pour la confiscation, soit pour la visite et préhension, » de la même manière « qu'elles souffrent que les Anglais en usent à leur égard. » Le même arrêté ordonnait « la visite des vaisseaux américains, qui d'après le traité des États-Unis avec l'Angleterre, nécessiteraient des mesures de réciprocité » ; cette mesure est étendue à tous les bâtiments neutres « sur lesquels l'Angleterre s'était arrogé des droits de visite et de préhension. » De plus, l'arrêté du 12 nivôse an IV (2 mai 1796), motivé sur le traité entre l'Angleterre et les États-Unis, avait disposé que : 1° Toutes marchandises ennemies ou non suffisamment constatées neutres, chargées sous pavillon américain, seront confisquées, mais le navire sera vendu. 2° Sont ajoutés aux articles de contrebande de guerre détaillés en l'article 24 du traité entre la France et les États-Unis du 6 Février 1778, quatre nouveaux articles de marchandises et munitions navales (3). 3° Est déclaré pirate ou

(1) Martens, *Recueil*, V, p. 606 (1re éd.).
(2) Wheaton, *Hist. des progr.*, II, 4e éd., p. 40-47.
(3) C'était pour faire le pendant à l'art. 18 du traité de 1794 entre l'Angleterre et les États-Unis.

susceptible d'être traité comme tel, tout américain porteur d'une commission donnée par les ennemis de la France, et tout marin de cette nation faisant partie de l'équipage des vaisseaux ennemis. 4° Est de bonne prise tout navire américain qui n'aura pas son rôle d'équipage en bonne forme (1). C'est seulement en 1800 que, par le traité Morfontaine, la France et les États-Unis se réconcilièrent sur le terrain des vrais principes : les stipulations du traité de 1778 furent renouvelées, notamment celle qui consacrait l'inviolabilité du pavillon neutre (2).

73. — Mais, jusqu'à cette époque, les rigueurs de la politique anglaise et de la politique française allèrent croissant d'année en année. Sir James Marriot, en 1794, émit cette règle, dont il était l'inventeur, que les nations neutres avaient seulement le droit de transporter leurs produits, non ceux des autres pays (3). La loi du 29 nivôse an VI statua que « l'état des navires, en ce qui concerne leur qualité de neutre ou d'ennemi, sera déterminé par leur cargaison ; en conséquence, tout bâtiment trouvé en mer, chargé en tout ou en partie de marchandises provenant d'Angleterre ou de ses possessions, sera déclaré de bonne prise, quel que soit le propriétaire de ces denrées ou marchandises (4). » Si l'on rapproche de cette loi, suivant la remarque de Guichard, la loi du 10 Brumaire an V, qui *répute* provenir des fabriques anglaises, *quelle qu'en soit l'origine*, toutes les marchandises et matières comprises dans une liste très-étendue insérée dans cette loi, « à peine reste-t-il quelques articles des marchandises les plus communes et les plus nécessaires aux besoins journaliers des sociétés policées, qui, importés de l'étranger, ne puissent être compris sous cette sorte de proscription générale, quel que soit le navire qui en soit chargé (5). »

74. — Ces rigueurs ne suffisaient pas, paraît-il, à l'avidité

(1) Ce document et les documents précités se trouvent notamment dans le *Code des prises* de Guichard : il les a réunis dans sa dissertation mentionnée, II, p. v-L.

(2) Martens, *Recueil*, VII, p. 96 sqq (2e éd.). Le traité Morfontaine fut signé à Paris le 30 septembre 1800.

(3) Katchenovsky, *op. cit.*, p. 77, note *i*.

(4) Guichard, *Code des prises*, II, p. XLI.

(5) *Id.*, *ibid.*, p. XLII. Loi du 10 brumaire an V, art. 5, II, p. 351.

des corsaires. On sait que sous le Directoire le Conseil des Cinq-Cents avait pour mission d'interpréter les lois en matière de prises comme en toute autre matière : il rendait à cet effet des ordres du jour. « J'ai su, dit Berryer père dans ses *Souvenirs*, que des corsaires avaient l'art de faire solliciter de grand matin au Conseil des Cinq-Cents, avant que la séance fût complète, des ordres du jour interprétatifs de la loi discutée avec eux. Ces ordres du jour clandestins étaient inopinément apportés au ministère public, qui en prenait droit pour conclure contre les neutres. Je fus un jour témoin d'un de ces apports furtifs d'ordres du jour, fait audience tenante au commissaire du gouvernement, qui allait porter la parole, par un personnage que je crus reconnaître pour être un député de la France méridionale. Il était accoudé sur la dossière de la stalle où siégeait le commissaire, et, après lui avoir remis un papier, il lui parlait à l'oreille, il tenait ses deux mains établies sur le dossier, et y faisait briller deux gros diamants qu'il avait à chacun de ses deux petits doigts. Éveillé par son étrange apparition, je m'élance de ma place vers celle du commissaire. Là, emporté malgré moi par la perfidie du manége dont mon client allait être victime, avant de demander au magistrat de quoi il s'agit, il m'échappe de dire assez haut : *Solitaire, rime à corsaire*. Sans attendre plus d'explication, l'émissaire député sort précipitamment de la salle, et j'apprends qu'en effet c'est un ordre du jour qui tranche ma question, que le fuyard a apporté (1). »

75. — Malgré ces rigueurs et ces complaisances, la course ne produisit pas les résultats qu'on en avait espérés. Sans doute l'audace et le courage ne firent pas défaut aux corsaires français : témoin les Bouvet, les Lemême, les Potier, et, plus tard, les Surcouf. Mais le nombre des prises, sous tous pavillons, ennemis ou neutres, du 1er février 1793 au 30 fructitor an VI, n'avait atteint qu'un total de deux mille six cent cinquante-huit navires : c'est ce que constate un relevé officiel publié en l'an VI (2). Il est vraisemblable que la part supportée dans ces captures par le commerce

(1) Nous empruntons cette citation des *Souvenirs* de Berryer père (II, p. 42) à MM. Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, I, p. 360-361.

(2) Cauchy, *Du resp. de la propr. priv.*, p. 40-41.

anglais ne doit pas être évaluée à plus de deux mille navires (1). Sans doute, ce chiffre est respectable, surtout si l'on songe que les Anglais ne capturèrent que trois cent soixante-quinze bâtiments français, suivant le chiffre donné par M. Dislere (2). Et cependant ces deux mille navires ne représentent que la moitié de ce qu'un siècle auparavant les corsaires français avaient capturé dans la guerre qui précéda la paix de Ryswyck. « Or, fait remarquer Cauchy, comme dans l'intervalle de ces deux époques, l'importance totale du tonnage de la navigation commerciale de l'Angleterre avait quintuplé (de 300.000 tonnes elle s'était élevée au moins à 1.500.000), enil résulte que le dommage matériel causé au commerce anglais n'aurait pas atteint proportionnellement à plus d'un dixième de celui que lui avait fait éprouver la guerre de 1691 à 1697 (3) ». En revanche, le commerce français, dans cette lutte vigoureuse et opiniâtre, mais dans laquelle la partie n'était pas égale, fut réduit à une telle détresse qu'on ne voyait plus « un seul vaisseau marchand osant arborer le pavillon français » (4).

Aussi, le Directoire, dans le Message au Conseil des Anciens du 22 nivôse an VII, reconnaissait-il qu'on avait exagéré les encouragements donnés à la course, qu'elle « avait manqué son but » et qu'en se développant outre mesure, les armements privés « avaient paralysé ceux de l'État. » Le Directoire concluait à ce que la course « au lieu de recevoir plus d'encouragement et de faveur, fût restreinte et régularisée par la loi (5) ».

76. — La régularisation de la course, pour employer l'expression même du Directoire, ne pouvait être obtenue, tant que le désordre et la confusion dont était l'objet le jugement des prises, n'auraient pas pris terme. Qu'on en

(1) Cauchy, *op. cit.*, p. 41. M. Dislere *(Les croiseurs et la guerre de course*, p. 4, cité par M. Carron, *La course marit.*, p. 20) donne le chiffre de 2.226 navires pris ou brûlés aux Anglais.

(2) Dislere. *l. c.*, cité par Carron, *op. cit.*, p. 20.

(3) Cauchy, *op. cit.*, p. 41. Il renvoie à l'opinion imprimée du citoyen Arnould, membre du Conseil des Anciens (séance du 16 pluviôse an VII) sur la résolution relative aux prises maritimes, p. 26 et 27.

(4) Message du Directoire au Conseil des Cinq-Cents du 22 nivôse an VII. Cauchy, *l. c.*

(5) Cauchy, *Droit marit. int.*, II, p. 323-324.

juge plutôt : après avoir appartenu un temps au Comité de salut public, la juridiction des prises avait été conférée, comme nous l'avons constaté, aux tribunaux ordinaires ; les commissaires près ces tribunaux étaient autorisés à en référer au gouvernement dans les affaires qui nécessiteraient l'interprétation des traités et dans lesquelles le jugement des tribunaux pouvait compromettre les droits d'une puissance amie ou neutre. Or, les tribunaux virent de très-mauvais œil cette mesure et s'y montrèrent fort hostiles, les uns jugeant malgré tout les causes sur lesquelles les commissaires en avaient référé au Directoire, les autres prétendant qu'il leur appartenait, et non aux commissaires du gouvernement arrière d'eux, de se prononcer sur le point de savoir s'il y avait lieu à référé (1). Il fallait couper court à une telle situation : l'arrêté des consuls du 6 germinal an VIII le fit en instituant le Conseil des Prises.

77. — Sur ces entrefaites, et à la suite de discussions célèbres entre l'Angleterre et la Suède et surtout le Danemark sur la visite des vaisseaux convoyés, fut conclue la seconde neutralité armée. Dès le 16 août 1800, la Russie proposa à la Suède, au Danemark et à la Prusse, « le rétablissement de la neutralité armée. » Le 4/16 décembre, la Russie signait à Saint-Pétersbourg avec la Suède et avec le Danemark deux conventions identiques « de neutralité maritime armée. » Deux jours après, le 6/18 décembre, était conclue entre la Russie et la Prusse une troisième « convention de neutralité maritime armée. » L'art. III de ces traités consacrait, mais en les complétant, les principes proclamés en 1780 (2). Il complétait la théorie du blocus, et la complétait de telle manière qu'il n'y a plus aujourd'hui même qu'à l'accepter telle que l'a faite la seconde alliance de neutralité armée. Il tranchait la question des vaisseaux convoyés dans le sens de l'exemption du droit de visite, sur la déclaration de l'officier commandant le convoi. Les conventions de 1800 gardaient, d'ailleurs, le même silence que les actes

(1) Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, II, p. 158. Cf. p. 149-158, sur le jugement des prises de 1793 à l'an VIII.

(2) Convention entre la Russie et la Suède, Martens, *Recueil*, VII, 2e éd., p. 172 ; convention entre la Russie et le Danemark, *ibid.*, p. 184-185 ; convention entre la Russie et la Prusse, *ibid.*, p. 191-192.

de 1780 sur le sort de la propriété neutre à bord des vaisseaux ennemis : la question a une importance économique secondaire, auprès de la question de l'inviolabilité du pavillon neutre ; c'est ce qui en avait détourné l'attention ou permettait d'en laisser la solution au gré des belligérants.

La réponse de l'Angleterre à la seconde neutralité armée fut la promulgation de l'*Order in Council* du 14 janvier 1801, mettant l'embargo sur les vaisseaux russes, danois et suédois (1), et le bombardement de Copenhague (2 avril 1801).

Ce dernier événement et l'assassinat de l'empereur Paul I amenèrent la dissolution de la neutralité armée de 1800.

78. — Entre Alexandre I et la Grande-Bretagne fut conclue, le 5/17 juin 1801, la convention maritime de Saint-Pétersbourg. L'art. III et l'art. IV de cette convention embrassent toutes les questions de la neutralité : une seule proposition nous intéresse : c'est celle qui est ainsi conçue : « Les effets sur les vaisseaux neutres sont libres, à l'exception de la contrebande de guerre et des *propriétés ennemies ;* et il est convenu de ne pas comprendre au nombre de ces dernières les marchandises du produit du crû ou de la manufacture du pays en guerre, qui auraient été acquises des sujets de la puissance neutre et seraient transportées pour leur compte ; lesquelles marchandises ne peuvent être exceptées en aucun cas de la franchise accordée au pavillon de la dite puissance (2).» Cette clause est très-remarquable.

Le Danemark et la Suède devaient être invités à accéder à ce traité par l'empereur de Russie, au nom des deux parties contractantes. M. de Bernstorff se rendit en personne à Londres pour essayer d'obtenir quelque modification au traité (3) ; ses démarches furent vaines, et la cour de Copenhague dut accéder à la convention maritime de Saint-Pétersbourg, le 23 octobre 1801. La Suède y accéda le 18/30 mars 1802. La Prusse ne s'y rallia jamais.

La convention de Saint-Pétersbourg parut mécontenter tout le monde. Au Parlement anglais, Lord Grenville, qui venait de quitter le ministère, attaqua cette convention avec

(1) Wheaton, *Hist. des progr.*, 4e éd., II, p. 85.
(2) Martens, *Recueil*, VII, 2e éd., p. 262 sqq. : art. III.
(3) Lucchesi-Palli, *op. cit.*, trad. A. de Galiani, p. 151-152.

vigueur; il accusa les ministres d'avoir trahi les intérêts de la Grande-Bretagne et vidé l'arsenal du droit maritime anglais. Le ministère fit ressortir les différences qui séparaient la convention de 1801 de celles de 1780, malgré la similitude dans les mots que relevait Lord Grenville; il allégua particulièrement que la théorie anglaise du blocus n'avait pas été entamée. Lord Grenville soutint que la substitution du mot *ou* au mot *et* (vaisseaux arrêtés *ou* suffisamment proches) avait une importance décisive, mais déclara qu'on avait eu tort de ne pas mieux marquer un point aussi capital (1). La convention de 1801 ne fut pas d'ailleurs sérieusement exécutée. La Russie l'abjura solennellement en 1807.

79. — On a quelquefois présenté la convention de 1801 comme une transaction équitable. Les conventions de 1780 et de 1800 proclamaient quatre grands principes; la convention de 1801 en reconnaît deux (2). C'est là, nous semble-t-il, considérer les choses à un point de vue superficiel et inexact. Avec les conventions de 1780 et de 1800, la convention de 1801 reconnaissait aux neutres le libre accès des ports de l'ennemi; avec les conventions de 1780 et de 1800, elle déterminait la contrebande de guerre d'une manière exacte et rationnelle, sauf peut-être quant au soufre et au salpêtre. Mais : 1° Elle admettait que le blocus n'a pas à être effectif pour lier les neutres; elle rejetait implicitement la nécessité d'une notification spéciale. 2° Elle assujettissait à la visite les bâtiments convoyés (de la part seulement des vaisseaux de guerre, il est vrai, non de la part des corsaires). 3° Enfin, elle autorisait la saisie des marchandises ennemies sous pavillon neutre. Telles sont les trois différences capitales qu'il y a entre les actes de 1780 et de 1800 et la convention de 1801 : les uns sauvegardaient les droits des neutres, l'autre les compromettait.

80. — Ainsi, non-seulement le mouvement inauguré en 1780 avait été arrêté par les guerres de la Révolution française, mais encore une tentative sérieuse et pour laquelle l'heure paraissait favorablement choisie, d'affirmer et de

(1) Discours de Lord Grenville du 12 novembre 1801. Notam. Wheaton, *op. cit.*, II, p. 94-105.

(2) Thiers, *Hist. du Consulat et de l'Emp.*, III, p. 116. Cf. les excellentes réflexions de Cauchy, *Droit marit. int.*, II, p. 344-349.

sanctionner efficacement les droits des neutres menacés par les empiètements des belligérants, avait complètement échoué. La paix de Lunéville n'avait pas renouvelé les traités d'Utrecht. La paix d'Amiens, en 1802, garda sur ce point le même silence ; la France avait proposé de régler au moins quelques questions de droit maritime international : l'Angleterre avait péremptoirement refusé d'entrer dans cette voie. Lord Hawkesbury écrivait au plénipotentiaire anglais à Amiens : « Sa Majesté ne consentira jamais à abandonner dans un traité de paix les moyens qui peuvent être nécessaires au salut de ses États en temps de guerre (1). » Le sort des neutres et la délimitation des droits de la guerre maritime étaient remis aux Cours de prises des belligérants.

81. — Leurs plus éminents représentants à cette époque sont Lord Stowell (Sir W. Scott), pour l'Angleterre ; et, pour la France, Portalis : le magistrat anglais était juge des prises ; Portalis était commissaire du gouvernement près le Conseil des Prises, mais ses conclusions exercèrent la plus grande influence sur les décisions de ce Conseil.

Les jugements de Sir W. Scott sont l'expression la plus autorisée du droit maritime de son pays ; ils ont encore aujourd'hui une immense autorité en Angleterre ; aux États-Unis, le prestige de l'illustre magistrat anglais a été moins grand, quoique l'influence de ses doctrines y soit sensible. Partout, on rend hommage à la science et à l'art du jurisconsulte, à la logique pressante et serrée non moins qu'à la sagacité du magistrat. Mais cette science et cet art, cette logique et cette sagacité, sont souvent, on serait tenté de le croire, pleins de malice à l'encontre des neutres ; il semble que pour mieux faire prévaloir les principes opposés à ceux des deux premières neutralités armées, et pour frapper plus sûrement le commerce de l'ennemi, Sir W. Scott ait cherché et réussi à envelopper le commerce des neutres dans un réseau de restrictions, au milieu duquel il finissait par n'échapper que bien rarement aux atteintes du belligérant (2).

(1) Notam. Johnstone, *Handbook of Maritime Rights*, ch. VIII, p. 79.

(2) Brougham (Lord), *Historical Sketches of Statesmen who flourished in the time of George III*, Second series, Londres, 1839, p. 73-81 ; Sir

Portalis fut plus impartial et plus libéral que son contemporain : c'est le jurisconsulte philosophe ; il a un des premiers formulé la théorie nouvelle d'après laquelle la guerre est une relation d'État à État, et non d'individu à individu (Discours prononcé à la séance d'installation du Conseil des Prises, le 4 floréal an VIII, sur lequel nous aurons à revenir). C'est le magistrat respectueux du droit des neutres, interprétant avec équité les lois de son pays. Son nom est attaché à la rédaction du Code civil ; il est aussi attaché à la création et aux travaux du Conseil des Prises : son renom et sa considération comme commissaire du gouvernement près le Conseil des Prises sont universels (1).

On pourrait construire avec les conclusions ou les décisions de ces deux magistrats, deux théories complètes du droit des prises qu'il serait fort intéressant de comparer ensuite. — Nous ne pouvons ici que toucher à quelques points.

82. — Quant au système de preuves, les décisions du juge anglais et les conclusions du commissaire français se ressemblent beaucoup, au moins en gros, et sauf peut-être une rigueur plus grande chez le premier : des papiers paraissant et étant extérieurement en règle peuvent être rejetés ; et l'absence d'un document, même important, peut ne pas entraîner la condamnation du navire (2). — D'ailleurs, le

W. Scott (depuis Lord Stowell). — Pendant longtemps, Sir W. Scott a été considéré comme l'oracle de l'Amirauté anglaise, comme la « *viva vox* » du droit maritime international. Aujourd'hui, tout en reconnaissant à ses décisions une grande valeur, on avoue que l'impartialité en laisse parfois à désirer ; elles ont conservé beaucoup d'autorité, dit-on, « in spite of their somewhat excessive, though patriotic, gallophobia. » Sheldon Amos, *Lectures on international law*, Londres, 1874, p. 12. M. Renault, *Introd. à l'étude du droit internat.*, 1879, p. 48, note 1, cite ce passage.

(1) Sur Portalis, *Revue de Législation*, IX, p. 41 sqq.

(2) Ce n'est que vers 1803, paraît-il, que le système de preuves des cours d'Amirauté anglaises devint flexible : auparavant, il était assujetti à des règles invariables. Probablement Sir W. Scott fut pour quelque chose dans ce changement. Voici ce que dit à cet égard M. Johnstone, *Handbook of Maritime Rights*, ch. XII, p. 128-130. L'époque à laquelle il est fait allusion court de 1792 à 1803. « La question soulevée dans nos Cours était non celle de savoir si les papiers de bord étaient *bona fide*, mais s'ils étaient en règle, et le but de l'interrogatoire était de s'assurer si le capitaine et l'équipage jureraient en conformité avec les papiers de bord ; et s'il en était ainsi, le navire était relâché, quel-

navire saisi joue le rôle de demandeur ; c'est le croiseur ou le corsaire qui est défendeur. La doctrine de Sir W.Scott sur la vente « *in transitu* » ; sa manière d'apprécier le caractère ennemi ou neutre des personnes, du vaisseau ou de la cargaison, en s'attachant au domicile ou même à la résidence, en présumant l'*animus manendi* ; sa propension à ne pas admettre l'immunité de la propriété d'un sujet ennemi résidant en pays neutre, tandis qu'il prononce la confiscation de la propriété du sujet neutre habitant le territoire ennemi, — tout cela constitue tout autant d'entraves fort gênantes et fort contestables, pour la plupart, au commerce des neutres et autant d'exagérations des droits de la guerre maritime. Nous ne nous y arrêterons pas pour le moment(1).

83. — Quant à la liberté du pavillon neutre, quant au blocus, quant à la contrebande de guerre, et quant aux

que probable qu'il pût paraître que papiers, serments et le reste étaient faux et que la neutralité du navire était seulement colorée. Il n'était pas difficile de faire passer un trois-ponts à travers une telle procédure (*It was not difficult to drive a tree-decker through such a mode of procedure*). Les questions invariables des Cours de prises anglaises devinrent l'objet d'une étude attentive. Un livre intitulé *Vraagen en Antwoorden* (Questions et Réponses) fut publié en Hollande pour suggérer aux capitaines des vaisseaux capturés les réponses qu'ils auraient à faire aux questions de l'Amirauté, afin d'échapper à la condamnation; et dans les papiers de bord d'une prise faite à Harwich, on trouva les réponses spécifiques qui convenaient au cas du navire en question marquées au crayon en marge des feuillets des *Vraagen en Antwoorden* en regard des questions des Cours anglaises.» — En France, on peut relever les décisions suivantes : Lorsqu'un navire justifie de sa neutralité par des pièces de bord régulières, il peut cependant être déclaré de bonne prise, s'il appert d'autres papiers trouvés à bord qu'il est ennemi. L'apparence doit céder devant la réalité (Conseil des Prises, 17 brumaire an IX, le *Winyau* contre l'*Ariége*, Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, I, p. 429-432). Des rapports d'experts qui établissent qu'une partie de la cargaison leur paraît ennemie, ne peuvent pas prévaloir contre des actes authentiques émanés de magistrats, et qui établissent la neutralité (Conseil des Prises, 13 floréal an IX, le *Gebruder* contre l'*Oiseau*, *Id.*, *ibid.*, I, p. 433-435). Un rapport d'experts déclarant un navire ennemi ne peut prévaloir contre les pièces de bord qui le représentent comme neutre (Conseil des Prises, 9 messidor an VIII, le *Reysiger* contre le *Courageux*, *Id.*, *ibid.*, I, p. 435-438).

(1) En France, le Conseil des Prises s'attache non au domicile mais à la nationalité pour décider qui est ennemi et qui est neutre : Le citoyen neutre qui fait le commerce en pays ennemi ne perd pas sa qualité de neutre (Conseil des Prises, 13 fructidor an IX, le *Hardy* contre la *Voltigeante*, Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, I, p. 321-327). — On peut noter encore, à un point de vue tout autre, la décision du Conseil des Prises

dommages-intérêts, les conclusions de Portalis sont, en général, conformes aux principes proclamés par les deux neutralités armées. Il n'admet comme articles de contrebande que les armes et les munitions de guerre (1), ne conclut à la condamnation du vaiseau que lorsque la contrebande compose les trois quarts de la cargaison, selon le règlement de 1778. Il n'admet jamais la validité des blocus sur le papier. Il demande l'allocation des frais et de dommages-intérêts aux neutres saisis et absous, quand la saisie a été injuste et quand la situation parfaitement régulière du neutre excluait toute erreur excusable de la part du croiseur ou du corsaire saisissant.

84. — Sur ces quatre points, Sir W. Scott pensait tout autrement. Il lui paraissait absolument inadmissible et même inintelligible que la propriété ennemie pût échapper à la capture, à la faveur du pavillon neutre : c'est lui qui est l'inventeur de cette formule si chère aux auteurs anglais et si souvent citée par eux «*enemies, cargoes are seizable at sea, whatever the ships, whatever the cargoes, and whatever the destination* (2). » Suivant la doctrine de Sir James Marriott, son devancier, qu'il a précisée et développée, et qui est encore aujourd'hui la doctrine anglaise, il y a deux contrebandes : la contrebande absolue et la contrebande relative ; la première, comprenant les armes et les munitions de guerre, toujours confiscable, la seconde, comprenant les *res ancipitis usus*, confiscable ou assujettie au droit de préemption, suivant l'emploi auquel il appert qu'elle est destinée. Il ne condamne pas le vaisseau qui porte la contrebande de guerre et avec lui le reste de la

du 29 fructidor an VIII, rendue sur les conclusions conformes de Portalis : Il ne suffit pas qu'un navire ait fait naufrage pour qu'il doive être relâché ; il faut que sa neutralité soit constatée ; sans quoi il faudrait le déclarer de bonne prise (Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, I, p. 116-118).

(1) Cependant le Conseil des Prises s'écarta parfois de cette doctrine, qui était la sienne, par mesure de représailles : c'est ainsi qu'en l'an VIII et en l'an X (*Id.*, *ibid.*, I, p. 406-409), on trouve un certain nombre de décisions aux termes desquelles, lorsqu'un neutre consent à ce qu'un objet qui n'est pas contrebande soit considéré comme de contrebande par l'un des belligérants, l'autre belligérant peut aussi, à l'égard de ce neutre, le considérer comme objet de contrebande.

(2) Notam. Johnstone, *op. cit.*, ch. I, p. 5.

cargaison, sans distinction aucune, comme le faisait Sir James Marriott. Si la cargaison et le navire appartiennent à des personnes différentes, l'innocent ne sera pas puni pour le coupable ; mais si le propriétaire de la cargaison a un intérêt dans le navire, le tout est sujet à confiscation. La contrebande de guerre infecte les marchandises innocentes du même propriétaire, mais non celles qui appartiennent à un autre. C'est l'idée de pénalité, mais tempérée par quelques considérations équitables.

85. — Mais l'arme la plus redoutable contre les neutres entre les mains de Sir W. Scott, fut le blocus. Il est indispensable d'exposer très-sommairement la théorie du blocus d'après le juge anglais, pour voir à quel point elle étendait les droits du belligérant sur mer et pour nous rendre compte des événements de 1806 et de 1807. Pour Sir W. Scott, il y a deux blocus : le blocus *de facto* ou effectif *(actual blockade)*, et le blocus *de jure* ou *per notificationem* ; et par blocus effectif, il entend le blocus par croisière : les navires qui bloquent soi-disant un port sont en réalité des préposés à la surveillance des neutres, et ils pourront poursuivre à n'importe quelle distance les bâtiments suspects (1). C'est dans le cas d'un blocus *de facto* ainsi entendu, que trouve place la notification spéciale, et encore faut-il pour cela que le bâtiment marchand qui est en destination du port prohibé n'eût pas déjà connaissance du blocus. Le blocus *per notificationem* résulte d'une notification par la voie diplomatique aux puissances neutres ; et encore se bornera-t-on quelquefois à une déclaration publiée par la voie de la presse, en alléguant que les nouvelles se répandent d'elles-mêmes ; toujours est-il qu'après une notification diplomatique, les vaisseaux neutres allègueraient vainement leur ignorance du blocus. Le juge anglais ne reconnaît pas aux neutres le droit de s'enquérir eux-mêmes de l'existence du blocus : il y a rupture de blocus dès que le navire paraît avoir l'inten-

(1) Nous exposons la doctrine qui ressort de l'ensemble des décisions de Sir W. Scott. Parfois — ce n'est que justice de l'ajouter, — au moins dans les développements qui accompagnent ses décisions, il exige, pour qu'il y ait blocus effectif, que les vaisseaux de l'escadre bloquante forment un demi-cercle autour du port dont l'accès est interdit ; parfois il rejette le blocus sur le papier, disant qu'une pure proclamation ne suffit pas pour constituer le blocus.

tion de franchir la ligne de blocus ou ce qu'il plaît au commandant du croiseur d'appeler ainsi ; et l'intention résulte ou de la destination vers le port bloqué ou du fait que le bâtiment neutre approche des croiseurs peut-être uniquement aux fins de savoir si le blocus existe ou subsiste. La sanction de la rupture de blocus entendue d'une façon aussi compréhensive et aussi élastique, est, en principe, la confiscation du navire, corps et biens ; le propriétaire de la cargaison et le capitaine du navire se règleront entre eux. Même peine pour la tentative de sortir d'un port bloqué, avec un chargement postérieur au commencement du blocus ; et si la tentative de sortie a réussi, le navire neutre est responsable du fait et passible de confiscation jusqu'à la fin de son voyage : le belligérant peut le poursuivre dans toutes les directions, et atteint ou rencontré n'importe à quelle distance, n'importe après quel délai, le bâtiment neutre encourra la peine de la rupture de blocus. — Nous passons sous silence la doctrine de Sir W. Scott sur le commerce avec les colonies de l'ennemi, commerce auquel fut appliquée la théorie de la continuité du voyage (*doctrine of continuous voyage*), pour arriver à ses décisions sur les frais et les dommages-intérêts. Quant au fardeau des dépenses, très-lourd en Angleterre, il retombera sur le neutre absous, s'il y a la plus légère excuse à la saisie du bâtiment, s'il y avait la moindre irrégularité dans les papiers de bord ou simplement un soupçon plausible de la part du croiseur ou du corsaire. Pour les dommages-intérêts, les cours d'Amirauté n'ont pas à en accorder aux neutres : le *Consulat de la Mer* ne parle que du paiement du fret, voilà la raison historique ; et la raison logique, c'est que le commerce neutre en temps de guerre n'est toléré que moyennant l'exercice par le belligérant du droit de visite et du droit de saisie (1).

86. — Le caractère particulièrement violent des guerres de l'époque de Portalis et de Sir W. Scott rendait particulièrement difficile l'accomplissement des intentions élevées qu'exprimaient les deux magistrats. On connaît le discours si explicite et si noble de Portalis à la séance d'installation

(1) Katchenovsky, *Prize law*, p. 82-103, sur ce point et d'autres encore ; le savant auteur a réuni et coordoné beaucoup de décisions.

du Conseil des Prises, le 14 Floréal an VIII, et les belles paroles de Sir W. Scott : « *I trust it has not escaped my anxious recollection what it is that the duty of my station calls for from me, viz., to consider myself as stationed here, not to deliver occasional and shifting opinions to serve present purposes of particular national interest, but to administer, with indifference, that justice which the law of nations holds out without distinction to independent states, some happening to be neutral and some belligerent.....* (1) »

87. — Nous venons de voir quelle était en substance, au commencement du XIXe siècle, la théorie anglaise du blocus.

Dans la guerre avec la France, qui recommença quatorze mois après la conclusion de la paix d'Amiens (mai 1803), les cours d'Amirauté de la Grande-Bretagne eurent à l'appliquer sur une immense échelle : tandis que pour les autres puissances, le blocus est une mesure essentiellement temporaire et locale, il fut employé par l'Angleterre comme moyen général et permanent de frapper d'interdit des contrées entières, les côtes de plusieurs pays réunis sur une très-vaste étendue. L'*Order in Council* du 16 Mai 1806 avait déclaré toutes les côtes, toutes les rivières et tous les ports, de l'embouchure de l'Elbe à Brest inclusivement, en état de blocus : c'était un blocus *sui generis*, très-rigoureux et sans exception aucune pour les ports compris entre Ostende et l'embouchure de la Seine, comportant l'accès des autres ports pour les navires qui n'étaient chargés ni de marchandises ennemies ni de contrebande de guerre : ces navires pouvaient s'approcher des côtes ou entrer dans les ports en question (ceux qui, situés entre l'embouchure de l'Elbe et Brest, ne faisaient pas partie de l'espace compris entre Ostende et la Seine), pourvu que : 1° ils n'eussent pas enfreint préalablement le blocus ; 2° qu'ils n'eussent chargé dans aucun port appartenant aux ennemis de la Grande-

(1) Affaire du convoi suédois : *the Maria*, I, *Robinson's Adm. Rep.*, p. 350, cité, notam. par Phillimore, *Comment. upon internat. Law*, 2e éd., III, p. 651-652. — Sir W. Scott estime, d'ailleurs, que les *Orders in Council* doivent être présumés conforme au droit international. Nous reviendrons là-dessus (IIe Part., ch. II, I, D). Cf. Phillimore, *op. cit.*, III, p. 652-655 ; Gessner, *op. cit.*, p. 404-405.

Bretagne ou en leur possession ; 3° qu'ils ne fussent destinés pour aucun port appartenant aux ennemis de la Grande-Bretagne ou en leur possession (1). C'est alors que Napoléon conçut l'idée de « *dominer la mer par la terre* », selon ses propres expressions (2). Le Décret de Berlin du 21 novembre 1806 proclama les dispositions suivantes : les Iles Britanniques sont déclarées en état de blocus, tout commerce et toute correspondance avec elles sont interdits (3) ; toute marchandise provenant d'une fabrique anglaise, ou arrivant des colonies anglaises, est confisquée ; aucun bâtiment venant directement d'Angleterre ou de ses colonies, ou y ayant abordé depuis la publication du Décret, ne sera reçu dans aucun port : tout navire qui cherchera à échapper par une fausse déclaration à cette mesure d'ostracisme, sera confisqué, corps et biens. Enfin, par le même Décret, les sujets anglais étaient frappés dans leur personne comme dans leurs biens : tous les magasins, marchandises ou autres propriétés appartenant à des Anglais sont de bonne prise, et tout Anglais rencontré par des troupes françaises ou alliées sera fait prisonnier de guerre.

88. — Au Décret de Berlin l'Angleterre répliqua par l'*Order in Council* du 7 janvier 1807 aux termes duquel le commerce et la navigation entre deux ports français ou alliés, ou en possession de la France ou de ses alliés, ou fermés au pavillon anglais, étaient prohibés ; tout navire qui, ayant connaissance de ce *veto* commercial, ne s'y conformerait pas, devait être confisqué avec sa cargaison. Le 11 novembre 1807, un nouvel *Order in Council* déclarait en état de blocus, c'est-à-dire soumettait quant au commerce et à la navigation aux restrictions qui résultent du blocus,

(1) Cet *Order in Council* paraît avoir été provoqué par l'exclusion du commerce anglais des ports de l'Allemagne du Nord, que Napoléon avait prononcée en mars 1806. Klüber, *Droit des gens*, § 314, 2° éd. Ott, 1874, p. 447.

(2) Thiers, *Hist. du Consul. et de l'Emp.*, VII, p. 214-222. — L'idée du « *Blocus continental* » appartient bien à Napoléon : c'est lui, dit M. Thiers, qui écrivit de sa main le Décret de Berlin.

(3) On se rappelle que le Placard des États-Généraux des Provinces-Unies de 1586 (V. *sup.*, p. 36, n° 28) contenait exactement la même prohibition, quant à la *correspondance*. Dans le Décret de Berlin, il est même défendu de correspondre en anglais : les lettres ou paquets portant une suscription en anglais seront saisis par la poste.

toutes les places et tous les ports de la métropole et des colonies des ennemis de la Grande-Bretagne, et les places et ports des pays d'Europe qui, sans être en guerre avec l'Angleterre, fermeraient leurs ports au pavillon anglais ; bien plus, tout navire qui aurait un chargement de marchandises ne provenant pas des manufactures de la Grande-Bretagne ou de ses colonies, était déclaré de bonne prise, avec sa cargaison.

89. — Le Décret de Milan du 17 décembre 1807 suivit de près cet *Order in Council.* Renchérissant encore sur les rigueurs du Décret de Berlin, il édictait, à titre de pure rétorsion, y était-il dit, et jusqu'à ce que la Grande-Bretagne fût revenue aux saines doctrines du droit des gens, un ensemble de dispositions qui peuvent se résumer ainsi : tout bâtiment qui se sera laissé visiter par un vaisseau anglais ou conduire en Angleterre, ou qui aura payé un droit quelconque au gouvernement anglais, ou qui aura eu une relation quelconque avec l'ennemi, sa métropole ou ses colonies ou des pays occupés par ses troupes, sera déclaré de bonne prise (1).

90. — L'ensemble des dispositions des Décrets de Berlin et de Milan forme ce qu'on appelle le *Blocus continental.* Il s'agissait de faire accepter ou d'imposer à l'Europe ce régime qui présupposait que l'influence ou la domination française s'étendait sur tout le continent. La Prusse, la Russie, le Danemark accédèrent au blocus continental en 1807 ; l'Autriche, en 1809 ; la Suède n'y accéda complètement qu'en 1810. L'expédition dirigée par l'Angleterre contre Copenhague en septembre 1807, sous le prétexte que le Danemark avait des intentions hostiles et qu'il était question de contracter une troisième alliance de neutralité armée (2), fut probablement pour quelque chose dans la détermination du Danemark. Cette agression « sans prétexte,

(1) Sur l'ensemble du système anglais et du système français, Klüber, *Droit des gens*, 2e éd. Ott, 1874, §310-316, p. 442-451.

(2) Ce prétexte trouve encore un écho, quoique faible, dans quelques auteurs anglais. Nous indiquerons la note dominante, en citant M. Johnstone, *op. cit.*, p. 79-80. « *In 1807, there was an attempt at a third armed Neutrality, again under the hegemony of Russia..... in May 1809, the coalition was dissolved....* »

ni justice, ni habileté (1) », cruelle dans son exécution, et qui produisit le plus mauvais effet sur l'opinion publique anglaise, n'était pas faite pour rallier l'Europe à la Grande-Bretage. Le 16 octobre 1807, l'Empereur de Russie déclara à l'Angleterre qu'il regardait la convention maritime de 1801 comme annulée et proclama de nouveau les principes de la Déclaration russe du 28 septembre 1780, auxquels, disait-il, il ne sera jamais dérogé à l'avenir (2).

91. — L'effet le plus certain du blocus continental et des *Orders in Council* fut de donner lieu à une foule d'expédients frauduleux : la violence appelle la fraude. — D'ailleurs les belligérants furent obligés de tempérer eux-mêmes l'énormité, on pourrait dire l'insanité (3), de leurs décisions, et ils le firent au plus grand bénéfice de leurs fiscs respectifs. L'*Order in Council* du 11 novembre 1807 lui-même, et ceux du 25 novembre 1807, du 18 décembre 1807 et du 30 mars 1808 permettaient le commerce avec les ports frappés d'interdit aux navires neutres qui se rendraient en Angleterre, y prendraient des licences et y acquitteraient certains droits. La Grande-Bretagne accorda un grand nombre de licences, jusqu'à 16.000 en une année. La France entra dans la même voie (4).

92. — L'*Order in Council* du 11 novembre 1807 fut révoqué le 29 avril 1809 pour le Nord de l'Europe et le Midi de l'Italie. Mais aucun tempérament ne fut apporté à la rigueur des prohibitions, ni de la part de la France, ni de la part de l'Angleterre, au regard des autres pays : aussi les États-Unis, par le « *Non-intercourse Act* » de mai 1810, interdirent-ils à leurs sujets toute relation commerciale avec la

(1) Thiers, *Hist. du Consul. et de l'Emp.*, VIII, p. 185 ; pour le récit de l'expédition, et l'impression qu'elle produisit en Angleterre et à l'étranger, p. 184-205.

(2) Ce ne fut pas soudainement que cette résolution fut prise par le tsar. Dans le plan intitulé : « *Alliance de Médiation* » élaboré en avril 1805, on trouve l'idée d'un nouveau Code du droit des gens, promulgué sous les auspices de la Russie. Thiers, *op. cit.*, III, p. 335-336.

(3) L'expression est de M. Mancini (*Diritto internazionale, Prelezioni*, Naples, 1873, p. 112) : M. Mancini ne l'applique qu'au blocus continental : il nous semble qu'on peut l'étendre aux *Orders in Council.*

(4) Klüber, *op. cit.*, § 315, not. *b*, et les documents qu'il invoque, p. 449.

France et l'Angleterre, et avec les autres pays engagés dans la lutte. Le Décret du 28 avril 1811 révoqua les Décrets de Berlin et de Milan, au regard des États-Unis. Ces Décrets avaient été précédés du Décret de Trianon, du 5 août 1810, appelé *Tarif de Trianon*, qui grevait de droits excessifs l'importation de toute marchandise coloniale pour frapper un nouveau coup contre le commerce anglais (1), et du Décret de Fontainebleau, du 19 octobre 1810, qui ordonnait de brûler toutes les marchandises anglaises trouvées en France ou dans les États alliés (2). Le système du blocus continental, abandonné par la Russie et par la Suède en 1812 (3), par la Prusse en 1813, ne prit entièrement fin qu'en 1814.

93. — Chose bien remarquable, l'inventeur du blocus continental était favorable à l'idée de l'inviolabilité de la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi. Il l'a formellement déclaré à plusieurs reprises. Il l'a exprimé dans le préambule même du Décret de Berlin (4). Le 22 août 1809, dans une lettre écrite sous sa dictée, par M. de Champagny à M. Armstrong, ministre des États-Unis, il disait : « Les mers n'appartiennent à aucune nation : elles sont le bien commun de tous les peuples et leur commune ressource. Les bâtiments de commerce ennemis appartenant à des particuliers devront être respectés. Les individus qui ne combattent pas ne devraient pas être prisonniers de guerre. Dans toutes ses conquêtes, la France a respecté les propriétés particulières. Les magasins et les boutiques sont restés à leurs propriétaires ; ils ont pu disposer de leurs marchandises, et dans ce moment *des voitures chargées de coton* traversent les armées françaises, l'Autriche et l'Allemagne, pour se rendre où le commerce les envoie. Si la France avait adopté

(1) Klüber, *op. cit.*, § 315, not. *a*, p. 446 : Asher, *Essai concern. les princip. à poser*, p. 15 ; Katchenovsky, *Prize law*, p. 106, fait allusion à ce décret, sans le nommer ; Gessner, *Droit des neutres*, 2e éd., p. 59.

(2) Gessner, *op. cit.*, p. 59. Cet ordre fut exécuté, au moins partiellement. « *Auto-da-fés of the commercial inquisition*, dit Katchenovsky (*op. cit.*, trad. Pratt, p. 106), *were lighted in many parts of Europe.* »

(3) La paix conclue à Oerebro le 18 juillet 1812 ne renouvela ni la convention maritime de 1801, ni le système de la neutralité armée, selon la remarque de Klüber, *op. cit.*, § 309, p. 441 ; Gessner, *op. cit.*, p. 56.

(4) Nous citons ce passage à propos de la question des *blocus commerciaux* (IIIe Part., ch. I, II, B).

les usages de la guerre de mer, toutes les marchandises du continent de l'Europe eussent été accumulées en France et seraient devenues la source d'une immense richesse (1). » Les méditations de Sainte-Hélène avaient confirmé Napoléon dans ce sentiment. « Il est à désirer, lit-on dans ses *Mémoires*, qu'un temps vienne où les mêmes idées libérales s'étendent sur les guerres de mer, et que les armées navales puissent se battre sans donner lieu à la confiscation des navires marchands, et sans faire prisonniers de guerre de simples matelots de commerce ou les passagers non militaires. Le commerce se ferait alors sur mer entre les nations belligérantes, comme il se fait sur terre au milieu des batailles que se livrent les armées (2). »

A côté de ce vœu, enregistrons le fait que le blocus continental, qui semblait devoir anéantir le commerce anglais, ne lui porta même pas un coup sérieux : « Ce fut en vain, dit Cauchy, que sous le nom de blocus continental le premier Empire essaya de donner à la guerre de course une autre forme, en poursuivant jusque sur terre les marchandises qu'un transport maritime par vaisseaux anglais avait empreintes du cachet ennemi. Les fortunes commerciales de l'Angleterre en reçurent quelque atteinte particulière ; mais la masse générale du commerce anglais n'en a pas moins poursuivi, pendant les sept années de ce blocus, sa marche progressive, qui, au rétablissement de la paix européenne, avait dépassé toutes les proportions alors connues (3). »

94. — Le blocus continental durait encore quand survint entre l'Angleterre et les États-Unis d'Amérique une guerre très-intéressante au point de vue maritime international. Nous n'avons pas à rechercher ici les causes de la guerre de 1812 (4).

(1) Cauchy, *Droit marit. int.*, II, p. 361 ; *Id.*, *Du resp.*, Ann. n° 19, p. 139.

(2) *Mémoires de Napoléon*, III, c. 6, § 1, p. 301 : on trouve ce passage, notam. dans Cauchy, *op. cit.*, II, p. 361.

(3) Cauchy, *Du resp. de la propr. priv.*, p. 41-42.

(4) On n'est pas d'accord sur ces causes. — On a dit quelquefois que cette guerre avait été amenée par les prétentions britanniques relativement au droit de visite. M. Johnstone, *op. cit.*, p. 18, affirme péremptoirement que c'est là une erreur grossière. Suivant lui, la véritable cause de la guerre de 1812 fut le droit réclamé par l'Angleterre de faire la presse des matelots anglais à bord des vaisseaux américains : les matelots anglais se réfugiaient souvent sous pavillon américain pour éviter la presse : de là un grief sérieux pour la Grande-Bretagne; mais

Ce qui nous importe, surtout, c'est de marquer brièvement les traits principaux de la jurisprudence des Cours de prises américaines pendant cette guerre.

Ces Cours suivirent dans une certaine mesure les précédents anglais, et en particulier les décisions de Sir W. Scott, mais en sachant les modifier au besoin : on accepte les règles anglaises, mais sous bénéfice d'inventaire, selon l'idée exprimée par le « *Chief Justice* » Marshall (1). C'est ainsi que les principes de la Grande-Bretagne sur le com-

celle-ci fit parfois la presse avec peu de scrupule à bord des vaisseaux américains, et des citoyens de Boston et de New-York furent d'aventure *pressés*, sous prétexte qu'ils pouvaient être anglais. Les pourparlers engagés à ce sujet entre les deux puissances n'aboutirent pas à une entente amiable, parce que de 1809 à 1812 des discussions irritantes, principalement au sujet du blocus, avaient eu lieu entre la Grande-Bretagne et les États-Unis. « Le sujet vraiment irritant de ces discussions, dit M. Johnstone, était notre blocus sur le papier par lequel nous empêchions en réalité tout commerce neutre ; et ce qui augmentait grandement l'irritation des Américains, comme cela fut dit nettement par le Président des États-Unis, c'était que nous fissions à cette prohibition générale une exception en faveur de notre propre commerce, si bien que pendant que nous empêchions les neutres de commercer avec notre ennemi, nous commercions nous-mêmes avec lui, et nous nous enrichissions aux dépens des neutres. » En dernière analyse, c'est la presse des matelots qui fut la cause de la guerre de 1812 ; cette cause agit sur un terrain déjà préparé par des discussions antérieures au sujet du blocus, pour traduire littéralement ce que dit M. Johnstone. — Selon Klüber, *op. cit.*, § 311, note *c*, p. 444, ce qui amena la guerre, ce fut l'abrogation du « *Non-intercourse Act* » au regard de la France et son maintien au regard de l'Angleterre. — D'après Katchenovsky, *Prize law*, p. 110 (les dates données par cet auteur ne concordent pas avec celles qui sont généralement admises), ce qui fut, au moins, l'occasion de la guerre de 1812, ce fut la condamnation par Sir W. Scott de vaisseaux qui étaient partis d'Amérique après la révocation des Décrets de Berlin et de Milan au regard des États-Unis, comptant que l'Angleterre userait de réciprocité envers eux —, condamnation à la date du 30 mai 1811. D'ailleurs, Katchenovsky parle (*op. cit.*, p. 109. 110, note *d*) de négociations qui eurent lieu entre les Etats-Unis et les belligérants pour obtenir la révocation des prohibitions qui frappaient le commerce neutre ; il signale d'après Baring, les abus des corsaires anglais, saisissant sans aucune raison les navires américains, si bien que sir W. Scott absolvait ceux ci ; les corsaires menaçaient alors les marchands absous des lenteurs et des frais de l'appel et les amenaient à composition. — Ce que nous devons retenir, c'est que la guerre de 1812 n'est pas sans connexion avec les rigueurs britanniques au sujet du commerce neutre. Il y a là un fait certain, qui méritait d'être relevé.

(1) Katchenovsky, *op. cit.*, p. 113, note *p*.

merce colonial et sur le cabotage n'eurent jamais cours aux États-Unis. Dans la guerre de 1812, la jurisprudence des Cours américaines admit bien la doctrine de Sir W. Scott sur la vente *in transitu*, sur la détermination du caractère ennemi ou neutre du vaisseau et de la cargaison. Mais sur deux points capitaux, la contrebande de guerre et le blocus, elle présente un contraste absolu avec les précédents anglais et les jugements de Sir W. Scot. Pas de blocus sur le papier, pas de saisie en pleine mer sous prétexte de violation de blocus : il n'y a rupture de blocus que quand le navire essaie de franchir par force ou par ruse la ligne que forme l'escadre bloquante ; si le navire qui a enfreint le blocus et sa cargaison n'appartiennent pas à la même personne, et que le propriétaire ou les propriétaires ne soient pas *participes criminis* avec le capitaine, la rupture du blocus n'entraîne que la confiscation du navire. Parmi les objets de contrebande de guerre, les jugements des Cours de prises américaines ne comprirent que les armes et les munitions de guerre ; les belligérants ne peuvent étendre à leur gré la liste des objets prohibés ni soumettre au droit de préemption les provisions de bouche. Le navire qui a transporté de la contrebande de guerre ne peut être saisi à son voyage de retour. Enfin, quant à l'immunité du pavillon neutre, la jurisprudence américaine ne l'admit que quand les traités la stipulaient ; les États-Unis avaient cependant accédé, comme la France, à la neutralité armée de 1780, mais, comme la France, ils furent amenés à saisir la marchandise ennemie sous pavillon neutre, par suite de la pratique anglaise (1).

95. — Cependant l'Europe touchait au terme de cette période de guerres sans cesse renaissantes, pendant laquelle il y avait eu plutôt des trêves que des traités de paix. Le moment semblait favorable et tout naturellement désigné, pour régler tout au moins cette partie du droit maritime international qui a trait aux droits respectifs des neutres et des belligérants. Mais toute tentative de ce genre eût rencontré une invincible opposition de la part de la Grande-Bretagne. Déjà, au Congrès de Châtillon,

(1) Sur tous ces points, Katchenovsky, *op. cit.*, p. 110-115.

en 1814, le plénipotentiaire anglais, Lord Castlereagh, avait reçu dans ses instructions l'ordre formel de son gouvernement, de ne pas même discuter les questions de droit maritime international. L'Angleterre avait son droit maritime à elle et voulait le conserver intact (1). Aussi les traités de Vienne gardent-ils un silence absolu sur cette matière.

96. — La période pacifique qui règne de 1815 à 1854 est très-féconde en événements isolés, plus importants au point de vue juridique que graves au point de vue politique. Nous signalerons ceux qui nous intéressent le plus.

Un des traits les plus remarquables qu'offre l'histoire des années comprises entre 1815 et 1854, est le déclin de la course. Les guerres de la Révolution et de l'Empire rappellent les plus beaux jours de la course (2), qui sont les plus tristes pour le commerce des neutres : de 1815 à 1854, si l'on fait abstraction de la guerre des colonies espagnoles de l'Amérique du Sud et de la guerre de Grèce, dans lesquelles la course fit sa réapparition et dégénéra bientôt en piraterie (3), aucune puissance d'Europe ou des deux

(1) Johnstone, *op. cit.*, p. 81. « *At the congress of Chatillon, 1814, the English Plenipotentiary, Lord Castlereagh, has orders from his governement not even to discuss the question of maritime rights.* »

(2) Nous avons cité les noms de Bouvet, Lemême, Surcourf : il faut y ajouter celui de Leroux-Desrochettes, commandant du corsaire le *Renard* qui soutint le 8 septembre 1813 un combat héroïque et victorieux contre la corvette anglaise l'*Alphéa*. Carron, *op.*, *cit.*, p. 56-62.

(3) A l'appui de ce fait, Katchenovsky, *op. cit.*, p. 129, note *c*, cite des documents très-nombreux et très-intéressants. — M. Chabaud-Arnault, capitaine de frégate, a donné de très-intéressants détails sur la guerre de l'indépendance hellénique, dans la *Revue Maritime et Coloniale* de juillet 1881, tom. 70, p. 109-158. La flotte grecque était loin d'être disciplinée : les écumeurs de mer, a dit l'amiral Jurien de La Gravière, devaient fatalement s'imposer aux flottes de la Grèce, comme les klephtes de la montagne à ses armées. Il n'était pas rare de voir un navire se détacher de la flotte pour aller chercher aventure au milieu des îles de l'Archipel ou sur les côtes de l'Asie-Mineure. Il n'est que justice de dire que les illustres marins qui commandaient la flotte grecque, Miaulis, Sachturis, Canaris, réagirent avec énergie contre ces tendances. Chabaud-Arnault, *l. c.*, p. 154-156. L'indiscipline des matelots grecs est excusable, jusqu'à un certain point, si l'on songe que le plus souvent ils manquaient de vivres et de solde, et que leurs femmes et leurs enfants mouraient de faim sur les rochers d'Hydra et de Spezzia. *Id.*, *ibid.*, p. 142-143. D'ailleurs, la marine ottomane ne laissa pas d'être sujette à caution : M. Chabaud-Arnault fait allusion aux « scènes de meurtre, de viol et de pillage comme celles

Amériques ne délivra de lettres de marque. Il est vrai que pendant ce laps de temps, il n'y eut pas de ces grandes guerres dans lesquelles tous les moyens sont employés. Mais le fait ne vaut-il pas cependant la peine d'être signalé?

Sans passer en revue tous les démêlés ou toutes les guerres qui ont eu lieu de 1815 à 1854, nous mentionnerons les faits les plus importants, ceux dont on ne saurait nier la valeur, au moins comme symptômes.

97. — Le premier fait à signaler a trait à la fois à la question de l'abolition de la course et à celle de l'abolition du droit de capture exercé par les navires de guerre de l'État : nous ne l'envisageons, pour l'instant, qu'au premier point de vue. En 1823, la France déclara ne pas vouloir délivrer de lettres de marque, bien que l'Espagne en délivrât. Prenant occasion de cette déclaration, le Président des États-

qui eurent pour témoins les plages de Chio ou les rochers d'Ipsara. » Mais ce qui est radicalement inexcusable, ce sont les brigandages des insulaires de l'Archipel, et l'« épouvantable piraterie qu'ils avaient substituée à l'usage des droits des belligérants. » Les îles de Zea, Tyne, Naxos « furent le théâtre des plus coupables excès, dit le même auteur, et l'on vit des corsaires grecs piller, sous prétexte de contrebande, quantité de navires neutres..... Bientôt certains capitaines d'Hydra et de Spezzia en vinrent à ne plus même respecter les flottes marchandes convoyées..... Les Ipsariotes qui n'avaient plus de flotte depuis la prise de leur île en 1824, infestaient avec de misérables bateaux les abords du golfe de Salonique, pendant que les bricks d'Hydra et de Spezzia exerçaient la grande piraterie sur les côtes de la Syrie et de l'Égypte. Il fallait un repaire à tous ces bandits. Au mois de septembre 1825, quelques grecs s'étaient emparés sur la côte de Candie de l'îlot de Grabouza, où le capitaine de l'*Amaranthe* trouvait, un an plus tard, des batteries garnies de 40 canons et défendues par 900 pirates. La frégate anglaise la *Sybil* compta 40 hommes hors de combat en essayant vainement de détruire ces ouvrages..... Canaris faillit un jour être égorgé par les pirates d'Égine auxquels il adressait d'amers reproches. Ce furent les équipages de deux frégates françaises qui dispersèrent la foule menaçante dont il était entouré. L'amiral de Rigny fit brûler les bateaux de ces bandits. Le gouvernement grec, hâtons-nous de le dire, le remercia de l'acte de justice qu'il venait d'accomplir. » Chabaud-Arnault, *l. c.*, p. 143-144. — Parmi les documents officiels, nous relèverons, outre ceux qui sont mentionnés dans notre IIe Part., ch. II, *Grèce* (V. Lesur, *Ann. histor.*, *1827*, *Documents historiques* (*IIe Part.*, p. 141-144), la proclamation du président Capo d'Istrias, en date du 4/16 février 1828 : le président parlait de l'opprobre et du déshonneur dont couvrent la cause de l'indépendance les misérables qui flétrissent son pavillon par la piraterie. Lesur, *Ann. hist.*, *1828*, *Doc. hist.*, IIe *Part.*, p. 453.

Unis proposa aux puissances européennes d'abolir la course et le droit de capture : un projet de convention fut communiqué aux gouvernements de France, d'Angleterre et de Russie ; cette proposition, bien que favorablement accueillie dans quelques cercles, n'eut pas de suite (1). Dans les démêlés ou dans les guerres de la France avec La Plata et Mexico, dans ceux de l'Angleterre avec la Nouvelle-Grenade (1836), avec Buenos-Ayres (1839), avec la Chine, il ne fut pas armé de corsaires ni d'une part ni de l'autre. Dans la guerre de 1846 entre les États-Unis et le Mexique, même abstention, malgré les velléités de l'un des belligérants, qui ne trouva personne à qui délivrer des lettres de marque, sauf un aventurier espagnol arrêté plus tard et convaincu de piraterie (2). Même abstention encore dans la guerre entre l'Autriche et la Sardaigne (1848-1849) et dans la guerre entre le Danemark et la Prusse (1849-1850). Si donc l'on était tenté de dire : il n'y eut pas d'armements en course de 1815 à 1854, parce qu'il n'y eut pas de guerres qui en valusent la peine, on en prendrait par trop à son aise avec l'histoire (3). Dans les différends qui eurent lieu entre ces deux dates, l'occasion ne manqua pas à telle ou telle des parties en litige ou en lutte déclarée, d'armer des corsaires : aucune ne le fit, si l'on excepte les deux guerres signalées.

Quelques traités, en très-petit nombre, furent conclus, qui portaient renonciation réciproque au droit de faire des armements en course : on ne peut citer que les traités de Tunis et de Tripoli (1830, 1832) avec la France et avec la Sardaigne (1832).

98. — Mais ce n'est pas seulement la question de l'abolition de la course qui s'agita et fut résolue par la France en 1823 dans le sens le plus libéral, c'est aussi la question même de l'inviolabilité de la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi. Dans la circulaire du 12 avril 1823 adressée par le ministre des affaires étrangères de France, M. de Chateaubriand, aux représentants de la France près

(1) Nous donnons ci-dessous les documents.
(2) Katchenovsky, *Prize law*, p. 130-131.
(3) Katchenovsky, *op. cit.*, p. 131, fait une remarque analogue.

les puissances maritimes, à l'occasion de l'expédition française en Espagne, il était dit : « Sa Majesté a résolu de respecter les intérêts et les propriétés des sujets du roi d'Espagne. En conséquence, le gouvernement de Sa Majesté n'autorisera point dans les ports de France l'armement en course, et ne délivrera point de lettres de marque. *La marine royale ne prendra que les bâtiments de guerre espagnols ; elle n'arrêtera les bâtiments marchands espagnols ou étrangers que dans le cas où ils tenteraient de s'introduire dans une place réellement bloquée par les forces navales du Roi et chercheraient ainsi à forcer un « blocus effectif.* » Les ordres ont été donnés à la marine royale pour l'exécution immédiate de ces dispositions (1). » Canning répondit le 26 avril à la communication que lui avait faite le chargé d'affaires de France, M. de Marcellus, de la circulaire du 12 avril 1823. « L'intention manifestée par la France, disait le ministre anglais, de s'abstenir d'armer des corsaires fait le plus grand honneur à la modération du gouvernement français. » On dirait, chose étrange, que l'illustre secrétaire d'État de Sa Majesté Britannique, ne s'aperçut pas que le gouvernement français annonçait aussi l'intention de ne pas exercer le droit de capture. Bien plus, il raisonne comme si les vaisseaux de guerre français eussent dû courir sus aux navires marchands espagnols. « Il est évident que, de deux belligérants, l'un peut être plus fort en forces maritimes régulières, tandis que l'autre compterait exclusivement sur les corsaires pour venger sur le commerce de l'ennemi les dommages éprouvés par son propre commerce (2). » La France tint ponctuellement la double

(1) Cauchy, *Du resp. de la prop. pr.*, Ann. n° 5, p. 93-94. — A propos de cette conduite de la France et pour lui enlever tout mérite, on a allégué le caractère de la guerre d'Espagne (Carron, *op. cit.*, p. 12, note 1 ; Paternostro, *Delle prede*, Naples, 1879, p. 19-20). Si la France n'avait pas été jusqu'à l'abolition du droit de capture, sa politique n'aurait pas, il s'en faut singulièrement, le mérite qu'on doit, nous semble-t-il, lui reconnaître ; la France n'arma pas de corsaires, parce que c'était tout à fait inutile, peut-on penser ; sa marine militaire suffisait : mais que celle-ci ait reçu l'ordre de ne pas courir sus aux bâtiments marchands ennemis, c'est là un fait remarquable, et contre lequel ne sauraient prévaloir les justes critiques adressées à l'expédition d'Espagne.

(2) Cauchy, *Du resp. de la propr. priv.*, Ann. n° 6, p. 95-97. — Dans

promesse qu'elle avait faite (1), bien que l'Espagne délivrât des lettres de marque et que sa marine militaire exerçât le droit de capture.

99. — C'est alors que le célèbre Président des États-Unis, James Monroë, celui-là même qui formula la doctrine connue sous le nom de *doctrine de Monroë*, fit communiquer à la France, à la Russie et à l'Angleterre un « *Projet de convention internationale pour régulariser les principes de la neutralité commerciale et maritime* » (décembre 1823). En ce qui concerne la neutralité proprement dite, ce projet contenait un règlement complet des droits et des devoirs

sa circulaire, M. de Chateaubriand avait prescrit aux représentants de la France de demander aux puissances de « borner de tout leur pouvoir, l'armement et les déprédations des corsaires espagnols... de ne pas permettre qu'il se fît dans leurs ports aucun armement dirigé contre le commerce français, et que les corsaires espagnols, ou qui auront du gouvernement espagnol des lettres de marque, pussent y conduire et y vendre leurs prises. » Canning répondit que les corsaires espagnols seraient admis dans les ports anglais, que la vente de leurs prises, une fois condamnée, si hypothétique qu'elle fût, ne pouvait être prohibée, mais que la Grande-Bretagne, parce que « les lois existantes l'y autorisent », prohiberait l'armement des corsaires pour l'un ou l'autre des belligérants dans sa juridiction, ainsi que le concours des sujets anglais à de tels armements.

(1) Telle est l'opinion presque unanime. MM. Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, *Traité des prises marit.*, éd. augm., 1859, I, p. 21, tout en constatant que la France ne fit pas d'armements en course, se demandent si les bâtiments de la marine militaire n'opérèrent pas de captures, et ils mentionnent le traité conclu entre Louis XVIII et Ferdinand VII (promulgué en France par une ordonnance royale du 18 février 1824), pour déterminer comment les deux nations s'indemniseraient des prises faites réciproquement pendant la guerre ; ce traité convint que chaque pays garderait ses prises. Nous avons cherché le traité en question : c'est la convention « concernant les prises maritimes faites en 1823 », signée à Madrid le 5 janvier 1824 ; l'art. 1 porte : « Les navires espagnols capturés par les bâtiments de S. M. T. C., ainsi que leurs cargaisons, étant estimés à une valeur approximativement égale aux prises faites par les bâtiments et corsaires espagnols sur le commerce français, il est convenu que les prises réciproquement faites et conduites dans les ports de la puissance qui a fait ces prises, demeurent acquises à chacun des deux gouvernements, à charge par eux de régler comme ils le jugent convenable les indemnités dues à leurs sujets respectifs ; la France et l'Espagne renonçant mutuellement à toute répétition à cet égard. » Martens, N. R., VI, p. 386. Il se peut que le nombre des navires français *capturés* par la marine et les corsaires espagnols n'ait pas excédé le chiffre des navires espagnols *saisis*, pour rupture de blocus ou pour transport de contrebande, par les vaisseaux de guerre français.

des neutres (art. 7-21) : nous n'avons pas à relever ces dispositions, qui prenaient pour point de départ, en les développant et en les complétant, les principes des deux neutralités armées. Mais il posait en même temps pour base de l'édifice entier du droit maritime international de la guerre, le principe de l'inviolabilité de la propriété privée à la mer. L'art. 4, après avoir rappelé le respect dû aux personnes inoffensives et aux propriétés privées dans la guerre terrestre, portait : « Tous navires de commerce et de transport employés à l'échange des productions entre les différentes places et contribuant par là à généraliser et à faciliter l'usage des choses nécessaires, utiles ou agréables à la vie, auront la permission de passer librement et sans entraves. *Et aucune des parties contractantes n'autorisera ses vaisseaux de guerre à capturer ou à détruire lesdits navires, ni n'accordera ou ne publiera aucune commission à aucun vaisseau de particulier armé en course pour lui donner le droit de saisir ou détruire les navires de transport ou d'interrompre leur commerce* (1). »

100. — En communiquant le projet de convention américain au ministre des affaires étrangères de Russie, M. de Nesselrode, le représentant des États-Unis près la cour de Saint-Pétersbourg, M. Middleton, lui adressa, en date du 5 décembre 1823, une Note bien digne d'attention à plusieurs points de vue. M. Middleton, après avoir constaté que « ce projet a pour but principal l'abolition éventuelle de la guerre privée (par ou contre les particuliers) », exposait les raisons qui militent en faveur de cette abolition. « Le principe sur lequel le gouvernement des États-Unis se fonde pour offrir cette proposition au monde civilisé, c'est que les mêmes principes de justice, de charité et de paix, sous l'influence desquelles les nations chrétiennes ont, par un commun accord, exempté la propriété particulière sur terre de la destruction et des déprédations de la guerre, réclament également la protection de la propriété particulière en haute mer. Parmi les considérations qui recommandent l'adoption de ce projet, on peut compter l'extrême facilité avec laquelle il pourra s'exécuter. Ce n'est que le complément

(3) Cauchy, *op. cit.*, Ann. n° 7, p. 99.

d'un usage déjà établi sur terre, où l'exécution en est infiniment plus difficile ». « Le gouvernement des États-Unis désire que l'exemple donné par la France dans la guerre qui vient de finir, ne soit pas perdu pour le bien de l'humanité. Il est dans la persuasion que c'était une mesure digne des plus grands éloges que celle d'avoir protégé les propriétés particulières contre les effets de la guerre en pleine mer. Ce qui se trouve être une mesure de justice et d'humanité dans les temps actuels, le sera de même dans tous les temps et dans tous les lieux.... Le système que les États-Unis proposent en ce moment n'est pas nouveau dans leur politique. Il a pris naissance dès les premières années de leur indépendance. Le premier traité avec la Prusse en 1785 en est la preuve ; mais les souverains de l'Europe n'avaient pas alors proclamé les principes de la religion chrétienne comme base de leur conduite. Les principes de la philanthropie n'avaient pas encore triomphé sur toutes les autres considérations, dans l'abolition de la traite des nègres. On n'avait pas encore vu l'exemple d'une puissance maritime qui a fait la guerre en respectant les propriétés particulières en mer..... on peut se flatter que les circonstances actuelles sont propres à revendiquer et à réhabiliter les droits de l'équité naturelle et à étendre en mer l'influence bienfaisante des préceptes de la charité chrétienne. » Enfin, M. Middleton parle de l'adoption du principe de l'inviolabilité de la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi, au point de vue de la neutralité maritime, ce qu'on a trop peu fait jusqu'ici. « Ce projet, en combinant tous les principes essentiels de la neutralité armée, y ajoute celui *d'exempter de capture et de confiscation les vaisseaux marchands et les cargaisons appartenant aux sujets des puissances belligérantes. On peut espérer que cette extension de l'immunité pourra lever les objections qui existent contre le système de la neutralité armée*, dont on s'était promis de si heureux résultats pour le droit maritime des peuples vers la fin du XVIIIe siècle. Le principe actuel des puissances belligérantes est que, bien que les nations neutres aient le même droit de commerce avec l'ennemi qu'elles possédaient avant la guerre, celui-ci cependant ne doit point se couvrir du pavillon neutre pour éviter la capture et la con-

fiscation qui attendent les marchandises ennemies sous pavillon ennemi. Lorsqu'il sera convenu que les propriétés particulières seront respectées même sous pavillon ennemi, il n'y aura pas plus lieu de rechercher la protection d'un navire neutre en temps de guerre qu'en temps de paix.... Les peuples dont l'état ordinaire dans les guerres maritimes est celui de la neutralité (les États-Unis par exemple) perdront les profits considérables et très-attrayants de cette neutralité ; mais, d'après l'expérience des dernières guerres européennes, ils ont payé si chèrement ces profits, et par l'état de collision avec les puissances belligérantes où ils ont été forcés d'entrer, et par les guerres dans lesquelles ils ont été eux-mêmes engagés par suite de cet état de choses, qu'ils ne peuvent que gagner en échangeant ces profits pécuniaires contre cette tranquillité et cette paix qui sont, aux nations comme aux individus, d'un prix infiniment supérieur aux richesses (1). »

101. — A cette communication et à la Note remarquable qui l'accompagnait, M. de Nesselrode, le 1er février 1824, répondit que « l'Empereur ne pouvait qu'applaudir sincèrement à l'esprit de la convention qui lui a été présentée par le cabinet de Washington » ; mais que le principe proposé à l'adoption de la Russie demandait l'accord de toutes les autres puissances maritimes : « toute convention isolée que le cabinet de Saint-Pétersbourg arrêterait sous ce rapport avec celui de Washington aurait d'autant moins de résultats qu'heureusement une guerre entre la Russie et l'Amérique du Nord devait être rangée au nombre des événements les plus éloignés et les plus invraisemblables. » M. de Nesselrode concluait en disant qu'« aussitôt que les puissances dont Sa Majesté regarde le consentement comme indispensable auront témoigné les mêmes dispositions, elle ne manquera pas d'autoriser son ministère à discuter les divers articles d'une note qui serait un titre de gloire pour la diplomatie moderne (2). »

(1) Note de M. Middleton à M. de Nesselrode, Cauchy, *op. cit.*, Ann. n° 8, p. 108-112.

(2) Cauchy, *op. cit.*, Ann. n° 9, p. 113-115. — M. de Nesselrode donne à croire qu'il ne voit dans le projet américain que la suppression de la course, non l'abolition du droit de capture lui-même. « Si les gouver-

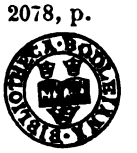
Les négociations s'arrêtèrent là, et ainsi s'évanouit l'espérance qu'avait conçue le Président Monroë, « que le temps était venu où la proposition d'adopter les principes de prédilection des États-Unis comme règles permanentes et invariables de toutes guerres maritimes à venir, obtiendrait un accueil favorable de la part des grandes puissances de l'Europe (1). »

102. — Dans les quarante années qui courent de 1815 à 1854, un très-grand nombre de traités, réglant le droit de la neutralité maritime, ont été conclus par toutes les puissances des Deux-Mondes. L'Angleterre seule n'est pas entrée dans ce grand mouvement. Canning refusa de ratifier une convention que Sir Charles Stuart avait négociée avec le Brésil, parce qu'elle contenait la clause que le pavillon couvre la marchandise (2). Le traité de 1842 avec le Portugal consacre le système du *Consulat de la Mer*. C'est le seul traité du XIXe siècle qui nie l'inviolabilité du pavillon neutre : traités entre les États européens d'ancienne date, ou de date récente, comme la Grèce ; traités entre les États-Unis et les puissances européennes ; traités des nouveaux États de l'Amérique du Sud avec la République Nord-Américaine ou avec les États européens, — tous stipulent l'insaisissabilité

nements, dit-il, suivaient de nos jours les calculs étroits de l'ancienne politique, s'ils ne prenaient que leurs intérêts pour règles de leurs déterminations, on objecterait peut-être à la convention dont il s'agit que, plus les ressources particulières d'un État donnent d'activité et d'étendue à son commerce maritime, plus ce commerce est exposé dans le cas d'une guerre aux entreprises des armateurs, et qu'alors les lettres de marque sont l'unique moyen qui reste aux puissances dont la marine est moins nombreuse pour établir l'équilibre entre des forces inégales, et pour s'assurer quelques compensations ; mais, on le répète, jamais ces calculs ne dirigèrent les cabinets, qui ont montré que de semblables avantages ne sauraient faire l'objet de leurs désirs..... »

(1) Message du Président Monroë du 2 décembre 1823, Cauchy, *op. cit.*, Ann. n° 10, p. 115. — Trois ans après, en 1826, était tenu à Panama un congrès au sujet duquel M. Calvo s'exprime ainsi : « C'est à tort que la plupart des publicistes négligent de faire mention de la tentative qui fut faite en vue de l'abolition de la course au sein du congrès réuni à Panamá en 1826 ; car bien qu'elle n'ait pas eu de résultats pratiques, elle n'en constitue pas moins par ses tendances générales un des antécédents historiques de la doctrine proclamée trente ans plus tard par le Congrès de Paris. » Calvo, *Droit int.*, 3e éd., III, 1880, § 2078, p. 296.

(2) Johnstone, *op. cit.*, p. 83.



de la propriété ennemie à bord du vaisseau neutre, beaucoup en ajoutant que cette immunité ne s'étendra pas aux sujets ennemis dont le gouvernement ne reconnaît pas la franchise du pavillon neutre. Tous ces traités ont pour base les principes de 1780. Le triomphe de ces principes, qui semble définitif depuis la Déclaration du 16 avril 1856, avait donc été consacré par l'unanimité des États civilisés, un seul excepté, dès avant cette Déclaration et la guerre qui l'a amenée. Mais sous l'influence d'une erreur séculaire, ces mêmes traités consacrent la confiscation des marchandises neutres sur le navire ennemi, qu'ils considèrent comme la conséquence naturelle, sinon forcée, de l'insaisissabilité des marchandises ennemies sous pavillon neutre : d'après ces traités, le pavillon couvre la marchandise et la confisque. Les États-Unis, dans leurs traités avec les États chrétiens, ont, jusqu'en 1854, associé constamment les deux maximes; leurs traités avec les États mahométans, notamment le traité de 1815 avec Alger et celui de 1835 avec le Maroc, ont consacré les deux principes de la liberté des biens ennemis sous pavillon neutre et de la liberté des biens neutres sous pavillon ennemi (1). Ces deux principes sont affirmés dans la convention du 22 juillet 1854 entre les États-Unis et la Russie (2).

103. — Avant de passer à la sixième période, qui commence en 1854 et nous conduira jusqu'à l'heure actuelle, mentionnons un point qui, sans rentrer directement dans notre sujet, s'y rattache cependant assez étroitement, comme ce que nous venons dire sur le sort de la propriété ennemie à bord du vaisseau neutre, et sur celui de la propriété neutre à bord du vaisseau ennemi.

C'est un principe constant du droit international, que les sentences des Cours de prises des belligérants ne lient le souverain des sujets neutres contre lesquels ces sentences ont été rendues, que si elles sont conformes au droit des gens; si les sujets neutres lésés ou se prétendant lésés s'adressent à leur souverain, et que celui-ci prenne en main

(1) Katchenovsky, *op. cit.*, p. 118.

(2) Ortolan, *op. cit.*, 4e éd., II, p. 471-472, Append. spécial à la dernière guerre d'Orient..., n° XV ; Cf. Katchenovsky, *op. cit.*, p. 116. 118; Gessner, *op. cit.*, 2e éd., p. 57.

leur querelle, il y a lieu à une négociation diplomatique entre l'État neutre et le belligérant. Le résultat de cette négociation pourra être l'octroi d'une indemnité à l'État neutre, qui en fera bénéficier ses sujets. L'histoire du droit maritime international de 1815 à 1854 offre de tels exemples (1) : c'est ainsi que des indemnités furent allouées aux États-Unis par le Danemark, par la Suède et par le Portugal, comme le faisait connaître au Congrès le Président des États-Unis, par le Message du 6 décembre 1831.

L'histoire de ces mêmes années offre aussi des exemples de commissions mixtes nommées à la suite d'une guerre, et chargées de statuer sur les réclamations que pourraient élever les neutres au sujet des décisions rendues contre eux par les Cours de prises des belligérants (2). On peut citer ce qui se passa à la suite des guerres que les colonies espagnoles de l'Amérique du Sud soutinrent contre leur métropole, au commencement du siècle. Pendant la lutte, de très-vives discussions eurent lieu entre les États-Unis et l'Espagne, au sujet de l'observation des devoirs de la neutralité de la part des États-Unis, et au sujet de la manière dont les Cours de prises espagnoles statuaient à l'égard des neutres. Après la guerre, une commission mixte fut instituée pour examiner les plaintes des sujets américains : de 1825 à 1828, une correspondance diplomatique très-suivie eut lieu entre l'Espagne et les États-Unis (3). — Les commissions de ce genre n'ont pas le pouvoir de casser les décisions émanées des Cours de prises du belligérant, d'ordonner la restitution des vaisseaux ou de leurs cargaisons ; leur pouvoir ne va que jusqu'à l'octroi d'indemnités. Leurs travaux ont toujours lieu en temps de paix. Elles diffèrent donc essentiellement de ces commissions mixtes dont Hübner a le premier réclamé l'institution, commissions qui seraient investies d'un pouvoir de juridiction pour trancher au cours même de la guerre les

(1) Lesur, *Annuaire Historique, Append.* (*Partie historique, Documents*), p. 206-210 : Message du président des États-Unis du 6 décembre 1831.

(2) Katchenovsky, *op. cit.*, p. 123-128.

(3) Martens, *Recueil, Nouveaux Suppléments* de Murhard (Gœttingue, 1842), III, p. 180-220. Cette correspondance aboutit à la conclusion du traité du 28 février 1829 : Calvo, *Recueil*, VI, p. 442.

procès survenus entre belligérants et neutres. Les premières ont pour but de réparer les injustices qui ont pu être commises ; les secondes auraient pour but de prévenir ces injustices, en vertu de la collation qui leur serait faite du droit de juger, aux lieu et place des belligérants, les affaires de prises maritimes dans lesquelles des neutres seraient impliqués.

SIXIÈME PÉRIODE

DE LA GUERRE DE CRIMÉE ET DE LA DÉCLARATION DE PARIS A L'HEURE ACTUELLE

(1854-1856—1882)

104. — Le plus grand événement du XIXe siècle au point de vue du droit maritime international, est, du moins jusqu'à ce jour, la Déclaration du 16 avril 1856, revêtue de la signature des six grandes puissances européennes et de l'Empire Ottoman, à laquelle 34 États des Deux Mondes ont accédé. Cette Déclaration, qui est ainsi forte de l'approbation de 41 États ou cités indépendantes, à laquelle trois puissances seulement, les États-Unis, l'Espagne et le Mexique, n'ont pas adhéré (1), proclame les quatre grands principes suivants :

I. La course est et demeure abolie.

II. Le pavillon neutre couvre la marchandise ennemie, à à l'exception de la contrebande de guerre.

III. La marchandise neutre, à l'exception de la contre-

(1) Des quatre principes contenus dans la Déclaration de Paris, les trois derniers ont rencontré une approbation absolument unanime, même chez les trois puissances qui n'ont pas accédé à la Déclaration de Paris : elles ont déclaré se les approprier. Leur dissidence, on le sait, tient à l'abolition de la course : l'Espagne et le Mexique ont allégué ne pouvoir renoncer au droit de délivrer des lettres de marque ; les États-Unis ont refusé de souscrire à l'abolition de la course, si on n'allait pas jusqu'à proclamer l'inviolabilité de la propriété privée sur mer. Les deux premières puissances ont refusé « parce que le protocole allait trop loin », la troisième, « parce que le protocole n'allait pas assez loin », comme l'a dit M. Garnier-Pagès dans un éloquent discours prononcé le 11 avril 1866 au Corps Législatif, à propos d'une discussion sur la marine marchande. *Moniteur* du 12 avril 1866, p. 424-425.

bande de guerre, n'est pas saisissable sous pavillon ennemi.

IV. Les blocus, pour être obligatoires, doivent être effectifs, c'est-à-dire maintenus par une force suffisante pour interdire réellement l'accès du littoral ennemi (1).

Cette Déclaration est, avant tout, le fruit de l'alliance de la Grande-Bretagne et de la France. Au commencement de la guerre de Crimée, les deux alliés durent s'entendre pour donner à leurs amiraux respectifs des instructions identiques ; et ils tombèrent d'accord, dès 1854, provisoirement et pour la guerre actuelle seulement, fut-il expressément entendu, sur les principes qui furent plus tard proposés à l'acceptation des puissances représentées au Congrès de Paris.

105. — Ce n'est pas le lieu d'insister sur les négociations engagées par la France avec la Grande-Bretagne, pour amener celle-ci à abandonner sa pratique constante et plusieurs fois séculaire de la saisie de la propriété ennemie sous pavillon neutre. La France avait jusqu'alors suivi le principe inverse, et, en reconnaissant la liberté de la propriété ennemie sous pavillon neutre, s'était arrogé le droit de confisquer la propriété neutre sous pavillon ennemi. Les principes qui dirigeaient la pratique des deux puissances étaient donc en contradiction : pour arriver à l'harmonie dans la vérité, il fallait que l'Angleterre reconnût la liberté des biens ennemis sous pavillon neutre, et la France, la liberté des biens neutres sous pavillon ennemi. Cet abandon respectif de deux erreurs, cette renonciation réciproque à deux abus, fut présentée et acceptée comme une transaction. Mais, en réalité, il n'y avait point là de transaction ; les deux alliés ne se faisaient mutuellement aucune concession, aucun sacrifice (2) : les neutres, et avec eux l'ennemi commun,

(1) L'appréciation de la Déclaration de Paris trouvera place dans la 3e Partie et dans la Conclusion. Il faut peut-être savoir gré à ceux qui l'ont inspirée de n'avoir pas songé à la faire plus complète : ces lacunes sont compensées par le fait qu'elle a été signée par la Grande-Bretagne. — Nous passons, quant à présent, sous silence les attaques très-vives dont elle a été l'objet en France même, et surtout en Angleterre.

(2) Pour les négociations de 1854, Drouyn de Lhuys, *Les Neutres pendant la guerre d'Orient*, 1868 (Extrait du compte-rendu de l'Aca-

voilà ceux qui bénéficiaient de l'accord intervenu entre les deux grandes puissances maritimes de l'Ancien Monde.

106. — La guerre de 1854 ne fut donc commencée, qu'après des Déclarations qui consacraient les droits des neutres, Déclarations identiques en date du 28 et du 29 mars 1854 (1). Ces Déclarations proclamaient les vrais principes. Avant de voir comment elles furent appliquées par l'un et par l'autre belligérant, signalons un tempérament assez notable qui fut apporté à l'exercice du droit de capture. Le 27 mars 1854, M. Drouyn de Lhuys soumettait à l'approbation de l'Empereur un rapport tendant à accorder un délai de six semaines aux navires russes pour sortir des ports français, et à leur assurer la possibilité de se rendre directement au port de destination sans qu'ils fussent dans l'intervalle susceptibles d'être capturés (2). Le même jour fut rendue une Déclaration, portant: Art. 1. Un délai de six semaines à partir de ce jour, est accordé aux navires de commerce russes pour sortir des ports français. En conséquence, les navires de commerce russes qui se trouvent actuellement dans nos ports, ou ceux qui, étant sortis des ports russes antérieurement à la déclaration de guerre, entreront dans les ports français, pourront y séjourner et compléter leur chargement jusqu'au 9 mai inclusivement. Art. 2. Ceux de ces navires qui viendraient à être capturés par des croiseurs français après leur sortie des ports de l'Empire, seront relâchés, s'ils établissent par leurs papiers

démie des Sciences Morales et Politiques). Pour la remarque du fait que les deux puissances ne se faisaient l'une à l'autre aucun sacrifice, Johnstone, *Maritime Rights*, ch. IX, p. 87 : « *I must here remark that this was not a compromise at all, but a mutual surrender for the benefit of the common enemy.* » Comme tous les auteurs de son école, M. Johnstone ne se place pas au point de vue des neutres : il a toujours en vue l'ennemi.

(1) Ortolan, *op. cit.*, 4e éd., II, App. spécial, n° IV. V, p. 446-448.

(2) Ortolan, *l. c.*, n° II, p. 445. « Quant aux Français qui ont en ce moment, ajoutait le rapport, des navires russes en chargement pour leur compte dans les ports de la Russie, j'aurais voulu que les lois de la guerre eussent permis de les autoriser à faire revenir en France ces bâtiments. Mais il aurait fallu accorder pour le retour une immunité qui aurait eu pour conséquence de laisser le pavillon de l'ennemi naviguer sans danger pendant un temps presque illimité. Au surplus, ils n'auront d'autre sacrifice à s'imposer qu'un transbordement sur des navires ne portant pas le pavillon russe. »

de bord, qu'ils se rendent directement à leur port de destination, et qu'ils n'ont pu encore y parvenir (1). » Le gouvernement britannique prit le 29 mars une mesure analogue. De plus, les Instructions du ministre de la marine de France, en date du 31 mars 1854, en prescrivant aux vaisseaux de guerre français de courir sus aux bâtiments russes, sauf les exceptions résultant des articles 1 et 2 de la Déclaration précitée, disaient : « Les mêmes exceptions s'appliqueront aux navires russes sortis des ports de l'Angleterre, ou qui seraient destinés pour ces ports (2). » L'article 2 de ces Instructions ordonnait, suivant la politique traditionnelle de la France, le respect de la pêche côtière. L'Angleterre ne suivit pas à cet égard les mêmes errements : « Sans avoir le prétexte de nuire aux armées de l'ennemi, dit Hautefeuille, sans pouvoir en tirer aucun avantage pour eux-mêmes, les Anglais ont incendié et détruit les barques, les filets, les pêcheries, les approvisionnements de poisson et jusqu'aux cabanes des pêcheurs riverains de la mer d'Azof, aussi bien que dans la mer Baltique et dans la mer Glaciale (3). »

107. — Connaissant les principes du droit maritime international sous l'empire desquels fut conduite la guerre d'Orient, demandons-nous brièvement comment ces principes furent appliqués par l'un et par l'autre belligérant. L'examen sommaire de quelques espèces nous montrera que sur certains points, fort importants, les décisions des Cours de prises des belligérants ne s'accordèrent pas toujours entre elles et laissèrent assez souvent à désirer, tant en France qu'en Angleterre (4).

En Angleterre, les doctrines de Sir W. Scott furent suivies, en tant qu'elles n'étaient pas en opposition avec les récents « *Orders in Council* ». Pour déterminer le caractère ennemi ou neutre de la cargaison, on s'attacha au domicile du propriétaire : c'est un principe constant de la jurispru-

(1) Ortolan, *l. c.*, n° II, p. 446.

(2) *Id.*, *l. c.*, n° VI, p. 448. Nous complétons ces données, II° Part., ch. I, I.

(3) Hautefeuille, *Questions de droit mar. int.*, IX, *Le droit marit int. devant le Parlement Britann.*, p. 177-178. Hautefeuille trouve, d'ailleurs, ces faits conformes aux droits de la guerre.

(4) Katchenovsky, *op. cit.*, p. 150-160.

dence des Cours de prises anglaises, qu'en temps de guerre toute personne doit être considérée comme appartenant à la nation au sein de laquelle elle réside et fait le commerce. « Il n'y a point de doctrine plus fermement établie, avait dit Sir W. Scott, que celle que tout individu qui va dans un pays étranger et y fait le commerce doit être considéré par le droit des gens comme un négociant de ce pays (1). » Ce principe fut appliqué dans la guerre de Crimée, notamment dans l'affaire de l'*Ernst-Merck* (2). C'est aussi au domicile, en dernière analyse, que s'attache la jurisprudence des Cours de prises françaises : voilà du moins ce qu'on dit généralement, et ce qu'on semble autorisé à dire d'après les Instructions précitées du ministre de la marine, dont l'art. 10 est ainsi conçu : « La nationalité des maisons de commerce doit se déterminer d'après le lieu où elles sont établies ; la nationalité des bâtiments ne dérive pas seulement de celle de leurs propriétaires, mais encore de leur droit légitime au pavillon qui les couvre (3). »

(1) *The Indian Chief*, III, *Robinson's Rep.*, p. 12, cité par Asher, *Essai concern. les princip. à poser*, p. 35 ; *the Josephine*, IV, *Rob. Rep.*, p. 25 ; *the President*, V, *Rob. Rep.*, p. 277. Sir W. Scott n'admettait pas même d'exception en faveur des fonctionnaires à la solde de l'État neutre, sitôt qu'ils résident en pays ennemi et prennent part à des affaires de commerce. Quant à la question de savoir ce qui constitue la résidence, on s'attache avant tout à l'intention de se fixer, et le délai le plus court suffira. « C'est en vertu de ce principe, rappelle Asher, qu'un étranger qui n'était arrivé à Saint-Eustache que peu de jours avant la conquête de cette île par l'amiral Rodney, vit sa propriété jugée de bonne prise, parce qu'il était allé à une colonie ennemie dans l'intention d'y établir une maison de commerce. » *The Diana*, V, *Rob. Rep.*, p. 60, cité par Asher, *op. cit.*, p. 36. Dans cette même circonstance, fut reconnue neutre la propriété de natifs du pays ennemi résidant en pays neutre.

(2) Katchenovsky, *op. cit.*, p. 150.

(3) Telle a été aussi, verrons-nous, l'opinion du gouvernement français en 1870. Instructions du ministre de la marine du 25 juillet 1870 ; G. Louis, *Des devoirs des particul. en temps de neutralité*, *J. Droit int. privé*, 1877, p. 299. Pour notre part, nous n'avons pu trouver une seule décision rendue en ce sens par les Conseils des Prises établis lors des différentes guerres maritimes que la France a eu à soutenir. Toutes celles que nous avons rencontrées sur la question la tranchent en sens contraire. Nous avons cité la décision du Conseil des Prises du 13 fructidor an IX (le *Hardy* contre la *Voltigeante*), Pistoye et Duverdy, *Traité des prises marit.*, I, p. 321, qui admet que le citoyen neutre, qui fait le commerce en pays ennemi, ne perd pas la qualité de neutre, et que les marchandises qui lui appar-

108. — Quant à la nationalité des vaisseaux, et spécialement quant à la translation de propriété des vaisseaux pendant la guerre, la jurisprudence française, se trouvant en présence d'un texte de loi malheureusement trop précis, dut se montrer très-rigoureuse, même dans la guerre de Crimée: et à ce point de vue elle le cède à la jurisprudence anglaise, qui n'est pourtant pas irréprochable. Le règlement de 1778 (art. 7, conforme à l'art. 10 du règlement de 1744, rapporté ci-dessus, n° 50), que le Conseil des Prises appliqua en 1854 et en 1855, déclare péremptoirement que le vaisseau d'origine ennemie, vendu à des neutres pendant la guerre, reste ennemi. De là, des décisions comme celles-ci : Est de bonne prise le navire d'origine ennemie dont le changement de propriété prétendu antérieur à la guerre n'est pas prouvé par actes authentiques (1). Est de bonne prise le navire ennemi vendu à des neutres qui ne peuvent pas justifier par un acte présent à bord, de la vente et de la transmission de la propriété antérieure à la déclaration de guerre (2). — A première vue, la jurisprudence anglaise présente avec la loi et la jurisprudence françaises un contraste saisissant et tout à son avantage : elle admet en théorie la neutralisation *bona fide* des vaisseaux marchands ; et elle a été de tout temps si

tiennent doivent être considérées comme neutres, non comme ennemies. Le commissaire du gouvernement Lacoste émit un avis différent, malgré une lettre du « ministre des affaires extérieures » ; il invoqua notamment l'art. 6 du règlement de 1778 : le Conseil des Prises passa outre, et statua dans le sens indiqué. Nous verrons que dans la guerre de 1870-1871, le Conseil des Prises, par décision du 31 décembre 1870 (Barboux, *Jurisprud. du Cons. des Prises*, 1872, p. 101-106, le *Joan*), a admis cette solution comme constante, et affirmé que, de même qu'un neutre, malgré sa résidence en pays ennemi, ne perd pas sa qualité de neutre, la résidence commerciale d'un ennemi dans un port neutre ne fait pas perdre à celui-ci sa qualité ennemie (V. *inf.*, n° 143).

(1) Affaire le *Christiane*, décision du Conseil des Prises du 25 novembre 1854 (Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, II, p. 503). Appel fut interjeté : le 13 janvier 1855, décision du Conseil d'État (Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, II, p. 517), déclarant que l'appel doit être porté devant l'assemblée générale du Conseil d'État, et non devant la section du contentieux. Les choses en sont sans doute restées là.

(2) L'*Alexandre*, décision du Conseil des Prises du 13 janvier 1855 (Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, II, p. 520). Cette décision vise les art. 7 et 9 du règlement de 1778, et l'art. 53 de l'arrêté du 2 prairial an XI : l'art. 8 du règlement du 26 juillet 1778 excepte les prises vendues à des neutres.

attachée à ce principe que l'*Order in Council* du 11 novembre 1807 qui le renversait « semble à peine avoir pris effet », suivant la remarque de Asher (1). Qu'elle voie avec une grande suspicion le transfert des vaisseaux ennemis à des neutres pendant la guerre, cela semble assez naturel ; mais en vertu de cette suspicion, elle va jusqu'à réputer fictif le transfert de vaisseaux ennemis à des neutres, même si ce transfert a eu lieu *imminente bello*. Sous prétexte d'empêcher le belligérant d'être frustré, la jurisprudence anglaise rejette sur le neutre le soin de prouver que la vente a été faite *bona fide*, qu'elle est sérieuse ; et la cour d'Amirauté lui demandera des preuves bien décisives : elle attachera, on le comprend, une grande importance au paiement du prix. Si l'administration et le commandement du navire sont laissés entre les mains du vendeur, cela suffit pour invalider la translation de propriété (2). En un mot, la jurisprudence anglaise est fondée sur un principe juste et inexpugnable ; mais elle restreint trop la portée pratique de ce principe, et, présumant la fraude, elle impose aux neutres le fardeau très-lourd de démontrer par des preuves irréfragables la sincérité du transfert.

109. — Dès le début de la guerre, les États-Unis protestèrent contre la pratique des Cours anglaises et françaises. Le rapport de l'*attorney* général Cushing au gouvernement américain du 7 août 1854, établit les véritables principes avec netteté. Le titre de neutre doit être ferme, définitif et avant tout sérieux : cela est vrai, mais est-ce une raison pour admettre avec Sir W. Scott que le fait seul de la vente *in transitu* est une présomption ou une preuve de *mala fides?* La conclusion, très-juste, est que : « The belligerent who claims to take property from the neutral as enemy's property, must prove the invalidity of the possession as well of the contract (3). » Les réclamations des États-Unis paraissent être restées sans aucun effet.

110. — On a reproché à la cour d'Amirauté anglaise de

(1) Asher, *op. cit.*, p. 38.

(2) Asher, *op. cit.*, p. 39. Katchenovsky, *op. cit.*, p. 152, cite *the Johanna Emilia, the Ocean Bride, the Soglasie, the Baltic, the Nina*, et renvoie à Spinks, *Rep.*, p. 16 ; 67-80 ; 104-111 ; 264-276 ; 276-281.

(3) atchenovsky, *op. cit.*, p. 152.

ne pas avoir mis sur la même ligne les croiseurs et les commerçants neutres. A ceux-là, elle permit en 1854 et 1855, de prouver la copropriété des sujets ennemis dans les navires battant pavillon neutre, pour réclamer cette part comme de bonne prise; elle n'admit pas les neutres à prouver leur copropriété dans le navire ennemi (1). En outre, la prohibition générale de la vente *in transitu* restreignit considérablement la portée du principe de l'insaisissabilité de la cargaison neutre sous pavillon ennemi.

111. — En matière de blocus, la cour d'Amirauté appliqua à diverses reprises les théories de Lord Stowell (Sir W. Scott); mais elle fut arrêtée dans cette voie par la Cour d'appel. L'affaire de la *Francisca* est particulièrement célèbre. En première instance, il avait été jugé que l'éloignement de l'escadre bloquante du port bloqué n'affecte en rien la légalité du blocus : la *Francisca*, arrêtée et saisie à Lyserort, à 120 milles de Riga, fut condamnée pour rupture du blocus de ce dernier port (2). La division judiciaire du Conseil privé (*the judicial Committee of the privy Council*) infirma la décision et rendit ce qu'on pourrait appeler un *arrêt de doctrine* dans lequel les principes de la matière étaient très-fermement et très-nettement établis. Le droit de blocus ne dérive pas d'un droit illimité qu'aurait le belligérant de gêner le commerce de son adversaire; il repose sur cette idée que les neutres ne doivent pas se mettre en travers des opérations de guerre de l'un ou de l'autre des belligérants. Le blocus sera donc effectif, et il aura pour

(1) Katchenovsky, *op. cit.*, p. 153 ; il cite les cas *the Primus* et *the Industrie*, Spinks, *Rep.*, 49.57. — En France on connaît surtout la décision de la cour d'Amirauté du 15 Août 1854, qui juge que la propriété du navire est indivisible au point de vue de l'exercice des droits de la guerre : on allégua surtout à l'appui de cette doctrine des raisons d'utilité, et les moyens que la doctrine opposée fournirait au commerce ennemi pour se soustraire à l'exercice des droits de la guerre. (Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, I, p. 336; Barboux, *op. cit.*, p. 70). Cette décision a été invoquée devant le Conseil des Prises, et visée dans les considérants de l'arrêt rendu par ce Conseil, le 22 décembre 1870, dans l'affaire du *Turner*. (Barboux, *op. cit.*, p. 71-77).

(2) Katchenovsky, *Prize law*, p. 153-155. Il cite Spinks, *Rep.*, p. 113-161, pour la décision de première instance ; p. 285-305, pour la décision d'appel. M. Holland (R. D. I., 1880, p. 180) fait allusion à cet événement à propos de la guerre russo-turque et du blocus des ports de la mer Noire.

conséquence la prohibition absolue de tout commerce avec le port bloqué : quand le belligérant admet des exceptions en faveur de ses sujets ou de ses alliés, le blocus cesse de lier les neutres. Cette décision révise aussi la théorie de la rupture de blocus, mais sans aller jusqu'à poser en principe la nécessité de la notification spéciale à tout vaisseau destiné pour le port bloqué. La France prescrivit à ses croiseurs cette formalité : c'était sa pratique constante depuis 1830 (1).

112. — Les Déclarations des deux belligérants ne contenaient pas l'énumération des objets qu'ils devaient considérer comme contrebande de guerre. En France, on peut citer l'affaire de la *Vrouw-Howina*, dans laquelle le Conseil des Prises, par décision en date du 26 mai 1855, admit que : « Est de bonne prise, tout objet qui par sa nature est contrebande de guerre, lorsqu'on peut supposer qu'il est destiné à l'ennemi, bien qu'il soit chargé sur un navire neutre, et qu'il soit parti d'un port neutre à un autre port neutre (2). » Pour ce qui est de ce qu'on appelle « *les Analogues de la contrebande de guerre* », dans l'affaire de la *Thessalia*, jugée le 2 décembre 1854, le Conseil des Prises décida qu'un navire neutre qui porte des subsides à une province insurgée contre un allié est de bonne prise (3). Le transport des troupes ennemies entraîne la confiscation du navire, fut-il jugé par la Cour de Hong-Kong : la *Creta*, qui, partie du Japon, avait à son bord 270 officiers russes, fut déclarée de bonne prise par cette Cour. Le capitaine allégua des raisons d'humanité : il avait, dit-il, recueilli ces officiers à la suite d'un naufrage ; mais on trouva dans les papiers de bord la preuve qu'il devait recevoir une rémunération de l'ennemi pour ses services (4).

113. — Enfin, quant aux frais et aux dommages-intérêts, la jurisprudence des deux alliés fut que les neutres doivent payer au capteur le fret « en proportion de l'avancement du voyage » pour leurs marchandises à bord d'un vaisseau

(1) Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, éd. 1859, I, p. 371.
(2) Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, II, p. 523-526.
(3) Ces subsides consistaient en armes et en argent. Pistoye et Duverdy, II, p. 527.
(4) Katchenovsky, *op. cit.*, p. 156.

ennemi, et qu'ils doivent supporter les frais de procédure pour ces mêmes marchandises (1). La jurisprudence française reconnut que le vaisseau neutre, indûment saisi, et absous, a droit à des dommages-intérêts, s'il n'y avait pas « un prétexte légitime de capture. » Dans l'affaire de la *Fulvie*, il fut posé en principe que : « Lorsque le Conseil des Prises ordonne la restitution d'un navire neutre capturé, il ne doit pas condamner les capteurs à des dommages-intérêts, lorsqu'il y avait un prétexte légitime de capture, même si les soupçons qui s'étaient élevés sur la nationalité de la prise s'évanouissent dans l'instruction. Les dépenses de l'instance doivent rester aussi à la charge des capturés (2). » Bien remarquable est à ce point de vue ce qui se passa en Angleterre, soit en première instance, soit en appel dans l'affaire de l'*Ostsee*. L'*Ostsee* avait été saisie dans le golfe de Finlande ; il n'y avait à cette saisie aucun prétexte plausible. La cour d'Amirauté ordonna la restitution du navire, mais refusa des dommages-intérêts. On allégua l'exemple de lord Stowell, qui pendant dix-sept ans qu'il avait présidé la Cour, avait condamné les capteurs aux frais et à des dommages-intérêts dix à douze fois, c'est-à-dire pas une fois sur mille (*not one in a thousand*) (3). Sur appel, la division judiciaire du Conseil privé, présidée par Lord Kingsdown, infirma la décision et révisa toute la matière : le neutre absous sera condamné au paiement des frais, s'il y a faute de sa part : il n'aura pas à les payer quand, sans être en faute ou n'ayant commis qu'une faute légère, il aura donné lieu à un soupçon ; enfin les frais et des dommages-intérêts lui sont alloués si la saisie a eu lieu sans cause raisonnable. Cette décision inaugurait une jurisprudence conforme à celle de la France et à celle des États-Unis. Mais, dans l'affaire de la *Leucade*, la cour d'Amirauté revint aux principes de Sir W. Scott ; et, en d'autres circonstances, elle ne parut pas disposée à se conformer à la décision d'appel rendue dans la mémorable affaire de l'*Ostsee* (4).

(1) Décision du conseil des Prises du 28 octobre 1854 : l'*Orione* contre l'*Averne*. Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, II, p. 499.

(2) Décision du 19 mai 1855, Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, II, p. 522.

(3) Katchenovsky, *op. cit.*, p. 157.

(4) Katchenovsky, *op. cit.*, p. 157-160. Sir Travers Twiss, *La Théorie*

Il nous a paru aussi utile qu'intéréssant de relever ces quelques décisions, pour essayer de nous rendre un compte à peu près exact de la jurisprudence française et anglaise pendant la guerre de Crimée.

114. — Le refus, déjà constaté, des États-Unis d'accéder à l'art. 1 de la Déclaration de Paris, et par suite à la Déclaration tout entière, qui devait, d'après la décision des signataires, être acceptée ou rejetée « en bloc », ne dut étonner personne en Europe. Jamais la République Nord-Américaine n'avait séparé les deux questions de l'abolition de la course et de l'abolition du droit de capture : elle ne les avait séparées ni dans le traité de 1785, ni dans le *Projet de convention* de 1823. Il y a plus : la Grande-Bretagne et l'Europe entière avaient été tout récemment prévenues que la politique traditionnelle des États-Unis n'était pas à la veille de changer. La Grande-Bretagne l'avait été par la réponse qu'avait faite dès mars 1854, avant la proclamation de l'état de guerre, le ministre américain à Londres, M. Buchanan, à Lord Clarendon, qui lui proposait l'abolition de la course. « Dans les circonstances présentes, il ne me semble pas possible pour les États-Unis de consentir à abolir sur mer la guerre contre la propriété privée, comme elle est déjà abolie sur terre. Il n'y a aucune différence, en principe ou moralement, entre l'acte d'un croiseur régulier et l'acte d'un corsaire, s'emparant, l'un et l'autre, d'un navire marchand en mer et confisquant à leur profit la propriété privée d'individus à bord. Supposons la guerre contre la Grande-Bretagne : ses forces navales en bâtiments de guerre sont de beaucoup supérieures à celles des États-Unis ; le seul moyen en notre pouvoir pour balancer quelque peu cette supériorité numérique serait de convertir en corsaires nos bâtiments marchands susceptibles d'être employés à la guerre, et d'essayer, avec leur aide, de faire au commerce anglais autant de mal qu'en recevrait le commerce américain (1). » L'Europe entière avait été prévenue par le Message du Président Pierce, en date du 4 décembre 1854. « La proposition de nous engager à

de la continuité du voyage, Paris, 1877, p. 5, rend hommage à « la généreuse initiative » de lord Kingsdown.

(1) Ortolan, *op. cit.*, 4e éd., II, p. 69.

renoncer à l'emploi des corsaires, dans le cas où ce pays serait entraîné dans une guerre avec une grande puissance navale, ne peut être accueillie, pas plus que ne le serait une proposition tendant à nous obliger à ne pas accepter les services des volontaires pour les opérations militaires sur terre. Lorsque l'honneur et les intérêts de notre pays exigent qu'il prenne une attitude hostile, il compte sur le patriotisme de ceux de ses enfants qui ne sont pas voués par état à la profession militaire, pour augmenter l'armée et la marine, de manière à être à la hauteur des circonstances qui réclament leur concours patriotique. La proposition d'abandonner le droit d'employer les corsaires est fondée sur ce principe que la propriété particulière des non-combattants inoffensifs, quoique ennemis, doit être exempte des ravages de la guerre ; mais, même en faisant cet abandon qu'on nous propose, on serait encore loin de compte pour appliquer ce principe qui veut que la propriété particulière ne soit pas saisie ou molestée par des vaisseaux de guerre. Si les principales puissances de l'Europe s'accordent à proposer, comme principe de droit international, d'exempter la propriété particulière sur l'Océan de toute saisie par les croiseurs armés par un État, de même que par les corsaires, nous sommes prêts à nous rencontrer avec elles sur ce large terrain (1). »

115. — Les arguments indiqués dans ces deux documents forment un système, qui a été reproduit et développé dans la célèbre Note de M. Marcy, en date du 28 juillet 1856 (2). Ce système qui est, nous n'en doutons pas pour notre part, tout à fait sincère, est assurément fort habile, comme le fait remarquer M. Bluntschli. « En refusant de s'associer à l'abolition de la course, saluée par le monde civilisé comme un progrès du droit des gens, les États-Unis eurent soin de le faire au nom même du grand principe dont on demandait la consécration (3). » Sans entrer dans une discussion qui trouvera

(1) Pour le texte anglais de ce passage, Ortolan, *op. cit.*, II, *App. spécial*, XV, p. 472. Ce passage a été reproduit dans la Note de M. Marcy (Ortolan, *l. c.*, XX, p. 491-492). Cauchy, *Du resp. de la propr. priv.*, p. 8, note 1.

(2) On trouve partout d'assez longs extraits de cette note ; elle est donnée *in extenso* par M. Ortolan, *l. c.*, XX, p. 487-498.

(3) Bluntschli, *Das Beuterecht im Krieg und das Seebeuterecht ins-*

place ailleurs, disons tout de suite, avec M. Marcy, que l'abolition de la course, sans la suppression de la capture par les vaisseaux de guerre, apparaît, à tout le moins au premier abord, comme une demi-réforme, et met dans une position désavantageuse les États dont la marine militaire est faible et le commerce maritime étendu. Mais l'argumentation de M. Marcy contre l'abolition pure et simple de la course est vicieuse et frappe bien au-delà du but, comme l'a très-judicieusement relevé M. Bluntschli. « En effet, dit l'éminent publiciste, abolition de la course ne signifie pas renonciation au service volontaire des citoyens d'un pays, ou même des étrangers, dans la guerre maritime. De même que dans la guerre sur terre, rien n'empêche un État de former un corps de volontaires, qu'il emploie comme partie ou comme force auxiliaire de son armée, de même une nation maritime peut parfaitement renforcer sa flotte en y ajoutant des vaisseaux ayant jusque-là servi au commerce. On peut même aller jusqu'à un appel général à toutes les forces de la nation, à une sorte de *landsturm* naval, en faisant appel à toutes les ressources maritimes de la nation pour combattre l'ennemi. Il n'est donc pas exact de dire que l'interdiction de la course doive empêcher à l'avenir une puissance maritime, qui a une grande flotte marchande et une petite flotte de guerre, de renforcer et de compléter celle-ci à l'aide de celle-là. La différence caractéristique, la raison qui doit faire absolument rejeter la course, c'est qu'elle n'est pas militairement organisée, et qu'elle ne poursuit pas une lutte de puissance contre puissance, mais une lutte de particulier contre particulier (1). »

116. — Quelque vraies que soient ces réflexions, l'amendement Marcy, c'est-à-dire la proposition d'abolir non-seulement la course, mais encore la capture des bâtiments de commerce et de leurs cargaisons, fut bien accueillie par quelques puissances : la France, la Russie, la Prusse, la Sardaigne et les Pays-Bays (2) se montrèrent disposés à l'ac-

besondere, Nordlingen, 1878, p. 86-87 ; Cf. R. D. I., 1877, traduction libre de M. Rolin-Jaequemyns, p. 551-552.

(1) Bluntschli, *Beutercht*, p. 87 ; Cf. R. D. I., 1877, p. 552.

(2) V. les documents dans Vidari, *Del rispetto della proprieta pripata fra gli Stati in guerra*, Pavie, 1877, p. 203-204.

cepter ; la Grande-Bretagne ne la combattit pas de front, elle « reconnut dans l'amendement proposé par le gouvernement américain un principe équitable », et déclara qu'elle « ne voyait aucune objection à en faire l'objet d'une délibération commune », tout en annonçant qu'elle « pourrait se trouver amenée, dans l'examen des détails de la question, à faire quelques réserves qui pourraient être soumises, en temps et lieu, à l'appréciation des puissances appelées à discuter la matière (1). » Au milieu des lenteurs et des temporisations qui survinrent, trouve place la Note de M. da Sylva Paranhas, ministre des affaires étrangères du Brésil, au ministre de France à Rio-Janeiro, en date du 18 mars 1858 : cette Note, tout en reconnaissant l'amélioration que le traité de Paris avait apportée au droit international, émettait le vœu que les puissances signataires de ce traité, « comme complément de leur œuvre de justice et de civilisation », missent « toute propriété particulière inoffensive, sans exception des navires marchands, sous la protection du droit maritime, à l'abri des attaques des croiseurs de guerre (2). » Le temps de la présidence de M. Buchanan (1857-1861) s'écoula tout entier sans que les États-Unis tentassent quoi que ce soit pour faire aboutir les négociations entamées sous la présidence précédente. Mais bientôt « la question de la course, tenue pendant quatre années dans l'ombre, reparut toute brûlante d'actualité (3). » Comme l'a dit M. Bluntschli, « l'Union expérimenta à ses dépens qu'il n'est pas bon de reculer une réforme, parce qu'on ne peut en obtenir une plus générale (4). »

117. — La guerre de la Sécession prit, dès le début, un immense développement ; elle fut, pendant toute sa durée, conduite sur un pied formidable : le vainqueur avait plus de cinq cents vaisseaux et une armée d'environ un million d'hommes. Les confédérés avaient une pépinière de matelots et d'officiers de marine, mais peu de navires. Ils pos-

(1) Dépêche de M. de Creptowitch, ambassadeur de Russie à Londres, à son gouvernement, en date du 15 novembre 1856, Vidari, *op. cit.*, p. 204, note 2 ; de Laveleye, *Du respect de la propr. priv.*, p. 17.

(2) Cauchy, *op. cit.*, Ann. n° 22, p. 145 ; de Laveleye, *op. cit.*, p. 17-18.

(3) Cauchy, *op. cit.*, p. 19.

(4) Bluntschli, *Beuterecht*, p. 88 ; Cf. R. D. I., 1877, p. 553.

sédaient une grande étendue de côtes qui fut soumise à un blocus prolongé, par moments, rigoureux. La vapeur et les chargements survenus dans l'art de la navigation ont singulièrement facilité la construction et l'armement des vaisseaux, la chasse des navires de commerce ennemis, les croisières dans les mers éloignées (1).

Le 4 mars 1861, Lincoln avait été élu Président des États-Unis. Malgré le caractère modéré de sa Proclamation, son élévation à la Présidence de l'Union fut regardée comme le signal de la lutte entre le parti esclavagiste et le parti abolitioniste. Après l'événement du Fort Sumter, Lincoln appela 75.000 hommes sous les armes. Cependant, les États séparatistes s'étaient constitués, et leur Président, M. Jefferson Davis, par sa Proclamation du 17 avril 1861, invita ceux qui voudraient armer en course, à demander des lettres de marque au gouvernement confédéré. Le Congrès confédéré constata que la guerre existait entre les États confédérés et les États du Nord, et rendit des « *Prize Acts* » (2). Le 19 avril 1861, Lincoln déclara que quiconque aurait des lettres de marque des confédérés serait traité comme pirate, et proclama le blocus des ports du Sud : cette proclamation, qui ne comprit d'abord que les ports de la Caroline du Sud, de la Géorgie, de l'Alabama, de la Floride, du Mississipi, de la Louisiane, du Texas, fut ensuite étendue.

118. — Dès le 24 avril 1861, le secrétaire d'État, M. Seward, avait, au nom du Président Lincoln, adressé une circulaire à tous les représentants des États-Unis en Europe, pour leur donner l'ordre de reprendre immédiatement les négociations relatives à l'accession des États-Unis à la Déclaration du 16 avril 1856. Seulement, le moment paraissant peu favorable pour obtenir l'adoption du principe de l'inviolabilité de la propriété sur mer, auquel le Président Lincoln n'était pas moins attaché que le Président Monroë et le Président Pierce, le gouvernement de l'Union, disait M. Seward, consentait à accepter dès à présent, *le bienfait moindre* offert par le Congrès de Paris, et était disposé à

(1) Mountague Bernard, *An historical Account of the neutrality of Great-Britain during the American civil War*, Londres, 1870, p. 497-498.

(2) Mountague Bernard, *op. cit.*, p. 78-79 ; p. 79-80.

souscrire à la Déclaration du 16 avril 1856, telle qu'elle se comportait. M. Adams et M. Dayton, qui représentaient les États-Unis à Londres et à Paris, firent des ouvertures en ce sens auprès de Lord John Russell et de M. Thouvenel. Les deux ministres, en faisant bon accueil aux ouvertures américaines, voulurent insérer dans l'acte qui devait constater l'accession des États-Unis à la Déclaration de Paris, la réserve expresse que cette accession serait de nul effet quant au conflit intérieur existant aux États-Unis. Il était, en effet, à craindre que le Président Lincoln qui, déjà le 19 avril 1861, avait annoncé son intention de traiter comme pirate quiconque accepterait des confédérés des lettres de marque, ne voulût déduire de l'accession des États-Unis à la Déclaration du 16 avril 1856 la conséquence que les corsaires armés par le Sud devraient être traités en pirates par toutes les puissances, de par l'art. 1 de cette Déclaration. Le gouvernement de l'Union, ne pouvant se persuader que, si les Sudistes étaient à ses yeux des insurgés, ils étaient des belligérants aux yeux de l'Europe, déclara qu'il entendait traiter pour le pays tout entier, pour le Nord comme pour le Sud, et dès lors les négociations furent rompues (1).

119. — « C'est ainsi, dit Cauchy, que le principe de la course, malgré le désaveu que lui avait infligé l'Europe, a reparu pendant quatre ans en Amérique avec les honneurs de la légitimité. Mais, loin de le réhabiliter aux yeux de l'opinion, cette épreuve a fait ressortir davantage encore la nature dangereuse et compromettante de cette arme à demi-sauvage. Elle nous a donné sans doute, non loin des côtes de la Manche, le spectacle chevaleresque d'un de ces tournois sanglants qui plaisaient à la vaillance de nos pères... » (2) Mais, à part ce brillant combat, quels souvenirs ont laissés après elles les expéditions des corsaires sudistes : la *Bermuda*, l'*Oreto*, l'*Alabama*, la *Florida*, l'*Alexandra*, la *Georgia*, le *Pampero* (qui s'appela aussi le *Canton*), le *Sea King* ou *Shenandoah*, l'*Hercule*, l'*Ajax* (3) ?

(1) V. l'historique de cette négociation, avec les documents, dans Mountague Bernard, *op. cit.*, ch. VIII, *Negotiation on maritime law*, p. 171-186. Cf. Cauchy, *op. cit.*, p. 19-25.

(2) Cauchy, *op. cit.*, p. 25.

(3) M. Mountague Bernard, *op. cit.*, ch. XIII, p. 330-361, et note qui

Ils n'ont rien de glorieux : leur œuvre fut uniquement une œuvre de dévastation, et la rapidité d'allures de ces corsaires leur permit de se dérober aux poursuites des vaisseaux de la marine fédérale ; c'est le hasard qui mit en présence le *Kearsage* et l'*Alabama* dans le port de Cherbourg, non loin duquel celui-ci, après sa sortie, fut rejoint, malgré l'observation de la règle des vingt-quatre heures. « Nous avons sous les yeux, dit M. Laugel, un petit volume intitulé : *La croisière de l'Alabama*, renfermant le journal d'un des officiers qui ont été à son bord et qui l'ont quitté. On se sent pris de tristesse en lisant ces pages où reviennent avec une désespérante monotonie les visites, les captures, les incendies. Rien ne rappelle dans ces notes sinistres les souvenirs demi-poétiques que la plupart des imaginations attachent encore au nom de corsaire. Point de combat aventureux contre un ennemi supérieur en nombre!..... Pendant deux années, on a vu le capitaine de l'*Alabama* se faire lui-même juge, prononcer sans appel, confisquer ou relâcher à son gré, interpréter les questions souvent les plus complexes et les plus ardues ; il n'a connu d'autre code international que son caprice, et ses jugements n'ont été lus qu'aux rouges lueurs que les marins apercevaient parfois sur l'Océan (1). »

120. — C'est une règle constante du droit international, aussi ancienne qu'universellement admise, que toute prise doit être jugée par un tribunal spécialement institué par le belligérant à cet effet, et que le capteur ne peut détruire sa prise que dans le cas d'absolue nécessité. Les corsaires sudistes méconnurent cette règle : ce fut moins la faute du gouvernement confédéré que celle des circonstances ; le

suit ce chapitre, p. 362-379, donne l'histoire de tous les corsaires construits dans les ports anglais : l'*Alabama* est le plus célèbre, mais il est en nombreuse compagnie. — L'activité du capitaine Bullock, l'agent confédéré, dont le quartier général était à Liverpool, rayonnait jusqu'en France : il y commanda, à Nantes et à Bordeaux, six vaisseaux pouvant porter de dix à douze canons, et soi-disant destinés à un service dans les mers de la Chine ; l'autorisation de les construire fut retirée par le gouvernement français, sur les avis de M. Dayton. *Archiv. diplom.*, 1864, II, p. 428-430.

(1) Laugel, *Les corsaires confédérés*, *Rev. des Deux-Mondes*, 1er juillet 1864, p. 240 sq. — M. Vidari, *op. cit.*, p. 252, note 1, cite ce passage.

blocus des ports du Sud empêcha l'observation de la mesure tutélaire de la déclaration de bonne prise, que, d'ailleurs, rappelaient les lettres de marque délivrées par M. Jefferson Davis, le Président des États confédérés. Il est très-fâcheux qu'on ait vu renaître, même à titre d'exception et d'accident, et par suite de circonstances qui sans doute ne se présenteront plus, le temps où il n'y avait pour tout tribunal de prises que le pont du navire amiral.

121. — Grâce à la vitesse que leur prêtait la vapeur, grâce aussi à l'exemption de toute procédure, qui simplifiait singulièrement les choses et enlevait aux navires pris la chance de la recousse, les corsaires sudistes infligèrent de graves pertes au commerce de l'Union. Ce commerce fut frappé de terreur, et, avec lui, le commerce des peuples neutres eux-mêmes, car, en l'absence de tout contrôle et de tout jugement, il n'y avait ni pavillon quelconque ni cargaison quelconque, qui fût à l'abri du danger. Mais quel a été, en somme, le résultat de ce trouble immense jeté dans le commerce universel? On connaît le chiffre de la condamnation prononcée contre la Grande-Bretagne par le tribunal arbitral de Genève, pour *pertes directes* (1) causées au commerce de l'Union par l'*Alabama*, la *Florida*, le *Shenandoah* : ce chiffre est de 15.500.000 dollars (2). Le nombre des navires capturés ou détruits par les corsaires ou autres bâtiments de guerre du Sud, représente un tonnage de 101.163 tonnes, sur un tonnage d'environ 5.000.000 tonnes existant au commencement de la guerre (3) : ce nom-

(1) On sait ce qu'entendaient les Américains par *pertes indirectes* : dépenses occasionnées au gouvernement fédéral par la prolongation de la lutte, frais faits pour poursuivre les corsaires sudistes, élévation démesurée du prix des assurances, pertes éprouvées par suite du transfert sous pavillon anglais de navires marchands américains.

(2) Il est piquant que ce chiffre soit précisément celui qu'avait indiqué Cobden : dans son éloquent discours, à propos du débat relatif à la *Georgia*, prononcé à la Chambre des Communes le 13 mai 1864, l'illustre économiste s'exprimait ainsi : « You have carrying on war from these shores with the United States, and have been inflicting an amount of damage on that country quater than would be produced by many ordinary wars. It is estimated that the loss sustained by the capture and burning of Americain vessels has been about 15.000 doll. or nearly 3.000.000 L. sterling. » *Times* du 14 mai 1864, p. 9, col. 6.

(3) Rapport de M. Mac Culloch, secrétaire de la trésorerie, au Congrès

bre est donc à peu près du cinquantième du nombre total des navires qui composaient la flotte marchande des États-Unis en 1860. Les cinq douzièmes des transports qui se faisaient en 1860 par navires américains, se sont fait en 1863 par navires étrangers (1). Près d'un sixième des navires de commerce appartenant aux États-Unis (pour un tonnage de 800.303 tonnes) ont été vendus ou transférés à des propriétaires étrangers pour accomplir ces transports à la faveur de l'immunité du pavillon neutre (2).

Ces pertes auraient pu s'accumuler encore, sans assurer la victoire aux confédérés : c'est la prise de Richmond qui a décidé de l'issue de la guerre de la Sécession.

122. — Mais la lutte terrible qui déchira l'Union américaine n'avait pas pris fin, n'avait pas même commencé, que de toute part se manifestait un grand mouvement d'opinion en faveur de l'inviolabilité de la propriété privée ennemie sur mer. En Angleterre, dès 1856, Cobden, dans une lettre adressée au président de la Chambre de commerce de Manchester, émettait l'idée que l'intérêt bien entendu de l'Angleterre exigeait l'adoption de ce grand principe (3). Presque en même temps, Lord Palmerston prononçait à la Chambre de commerce de Liverpool un discours où il exprimait l'espoir qu'un temps viendrait qui verrait les propriétés particulières n'être plus jamais des objets d'agression d'aucun côté : « Si nous jetons un regard sur l'exemple des temps anciens, nous ne trouvons nulle part qu'un pays puissant ait été vaincu par les pertes privées qu'ont éprouvées individuellement ses citoyens. Ce sont les luttes des armées sur terre et sur mer qui décident du sort des querelles entre

américain. *Moniteur* du 5 février 1866. Cf. Cauchy, *op. cit.*, p. 48 ; Vidari, *op. cit*, p. 212.

(1) Laugel, *Les corsaires confédérés*, *Rev. des Deux-Mondes*, 1er juillet 1864, p. 242.

(2) Vidari, *op. cit.*, p. 212, note 2 : en 1862, 126 navires américains furent vendus à des armateurs anglais ; en 1862, 235 ; en 1863, 338, — représentant ensemble 393.840 tonnes. L'*Almanach de Gotha* de 1867, évalue à 800 le nombre des navires achetés, de 1861 à 1865, par des armateurs étrangers, et à 200 celui des navires tombés entre les mains des corsaires sudistes.

(3) Nous reviendrons sur cette lettre, en date du 8 novembre 1856, Cauchy, *op. cit.*, Ann. n° 11, p. 116-120.

États (1). » Forte de cette déclaration, une députation des négociants de Liverpool, Bristol, Manchester, Leeds, Hull, Belfast et Glocester, vint, le 3 février 1860, demander à Lord Palmerston de soutenir l'idée de l'abolition du droit de prise : quatre ans ne s'étaient pas encore écoulés depuis le discours de Liverpool, mais déjà le ministre avait changé d'avis ; il allégua qu'une puissance maritime comme l'Angleterre ne pouvait renoncer à aucun moyen d'affaiblir son ennemi, et éconduisit la députation. Malgré ce revirement personnel, la doctrine soutenue par Cobden dès 1856 se développa dans l'opinion publique anglaise, et conquit des partisans jusque dans le Parlement.

123. — Dans un rapport présenté à la Chambre des Communes par un comité de dix-sept membres chargé d'examiner l'état du commerce maritime, et imprimé le 7 août 1860 par ordre de la Chambre, figurait cette idée que l'article 2 de la Déclaration de Paris doit être abrogé, ou qu'il faut reconnaître l'inviolabilité de la propriété privée ennemie sur mer. Dans ce comité siégeaient MM. Horsfall, Bentinck et Lindsay, dont le premier déposa le 11 mars 1862 à la Chambre des Communes une motion, appuyée par MM. Bentinck et Lindsay, tendant à la suppression de la capture. Une discussion eut lieu à la Chambre Basse, dans les séances du 11 et du 17 mars 1862 : Cobden défendit la proposition Horsfall ; Lord Palmerston la combattit : il avoua son évolution et déclara que la doctrine qui lui avait d'abord paru plausible, était très-dangereuse et incompatible avec les intérêts anglais (2). La motion dut être retirée.

(1) Cauchy, *op. cit.*, Ann. n° 21, p. 142-145.

(2) « With reference to the assimilation of the principle of war at sea to the practice of war on land, I am perfectly ready to admit that I have entirely altered my mind on the subject. Further reflection and deeper thinking have satisfied me, that what was at first sight plausible — and I admit that it was plausible on the surface — is a most dangerous doctrine, and I hope honorable members will give weight to my thoughts. A maritime nation ought not to give up any means of injuring its enemy at sea. » Notam. Johnstone, *op. cit.*, p. 112-113. Cf. *Moniteur* du 20 Mars 1862 ; Hautefeuille, *Questions de droit mar. int.*, 1868, IX. *Le droit mar. int. devant le Parlement Britann.*, p. 169-203. Lord Palmerston fit remarquer que la moitié des partisans de la motion Horsfall voulait surtout faire le procès à la Déclaration de Paris et arriver à son annulation : Hautefeuille, *l. c.*, p. 193. — Cette Déclara-

A une réunion des délégués des Chambres de commerce anglaises tenue à Londres le 20, le 21 et le 22 février 1866, les délégués des Chambres de commerce de Liverpool et de Bradford présentèrent la résolution suivante, qui fut adoptée par l'assemblée : « L'Assemblée est d'avis que la Déclaration de Paris n'est pas à la hauteur des exigences de la civilisation, des nécessités du commerce et du désir toujours plus vif d'atténuer les malheurs que la guerre traîne après elle, cette Déclaration n'ayant pas assuré à la propriété ennemie sur mer l'inviolabilité qu'elle assure à la propriété neutre. Une copie de cette résolution sera présentée au gouvernement de Sa Majesté et adressée aux principales Chambres de commerce (1). »

Le 2 mars de la même année, M. Gregory déposa à la Chambre des Communes une motion tendant à « présenter à Sa Majesté une adresse qui la prie d'user de son influence auprès des puissances étrangères pour que le principe établissant que la propriété ne doit pas être capturée en mer devienne une règle du droit maritime international. » Le gouvernement déclara ne pouvoir accepter cette motion, qui fut retirée, mais non sans que MM. Gregory, Liddell, Mac Torrens et Oliphant eussent fait valoir en sa faveur de graves raisons, qui seront indiquées ailleurs (2).

124. — Si la thèse de l'inviolabilité de la propriété privée sur mer gagnait du terrain en Angleterre, elle en gagnait bien davantage dans le reste de l'Europe. On connaît la tentative faite par le commerce de Brême : l'assemblée d'armateurs et de négociants convoquée à Brême en prévision d'un Congrès qu'on attendait alors, adopta le 2 décembre 1859 les résolutions que voici : I. L'inviolabilité des personnes et des propriétés sur mer, en temps de guerre, constitue, sauf les restrictions inévitables imposées par les nécessités de la guerre, une des exigences du sentiment

tion a été à plusieurs reprises l'objet d'attaques violentes dans le Parlement. Gessner, *Droit des neutres sur mer*, 2e éd., p. 69-74 ; Cf. *Id.*, *kriegführende und neutrale Machte*, 1877, p. 7-9. Nous parlerons sommairement de ces attaques répétées et de leur échec constant, dans notre IIIe Partie.

(1) Vidari, *op. cit.*, p. 213.

(2) *Times* du 3 mars 1866, p. 6, col. 3 ; p. 8, col. 3 ; *Moniteur* du 5 Mars 1866. — V. *inf.*, IIIe Part., ch. I, I.

juridique de notre époque. II. Le Sénat de la ville libre de Brême sera prié de défendre ce principe et d'en poursuivre l'application, soit auprès des gouvernements allemands Confédérés, soit auprès des États qui participeront au Congrès (1). Le Congrès attendu n'eut pas lieu, et la démonstration de Brême ne fut, selon les termes mêmes de M. Bluntschli, que « l'expression publique d'un *postulatum* de la conscience juridique moderne, mais n'en fut pas la réalisation dans le domaine du droit (2). » Le vœu exprimé ne resta pas sans écho. Nous avons mentionné les résolutions et les démarches des Chambres de commerce anglaises. En Allemagne, la motion de Brême reçut l'adhésion du commerce de Hambourg, de Stettin, de Breslau, de Bielefeld ; des Chambres d'industrie et des Chambres de commerce de la Haute-Bavière (3). En France, les Chambres de commerce de Bordeaux et de Marseille se prononcèrent dans le même sens, ainsi qu'en Suède le commerce de Gothembourg (4).

125. — En même temps, la question était portée devant les assemblées parlementaires. En 1860, la Chambre des députés de Prusse fut saisie par M. de Ronne d'une proposition « exprimant l'espoir que le gouvernement profitera de toutes les occasions pour faire reconnaître par le droit des gens le principe de l'inviolabilité de la personne et de la

(1) V. pour les considérants qui accompagnaient ces résolutions, Bluntschli, *Mod. Volk.*, Nordlingen, 1878, art. 665, en note, p. 374-375 ; *Id.*, *Beuterecht*, p. 88 sq. ; Cf. R. D. I., 1877, p. 553.

(2) Bluntschli, *Beuterecht*, p. 91 ; Cf. R. D. I., p. 554.

(3) Gessner, *Droit des neutres sur mer*, 2e éd., p. 434 : Vidari, *op. cit.*, p. 206.

(4) En Amérique, nous avons vu que les négociations destinées à appuyer l'amendement Marcy, furent suspendues pendant la présidence de M. Buchanan : cependant la Chambre de commerce de New-York avait fait des démarches auprès du Président de l'Union. Hautefeuille, *Propriét. priv.*, p. 8. — Déjà, le 6 avril 1854, la Chambre de commerce de New-York avait pris une résolution déclarant que « dans son opinion, l'emploi des corsaires dans la guerre sur mer est contraire à la saine morale, incompatible dans son esprit avec les principes de la justice et de l'humanité, et que le moment était venu où les nations civilisées ne pouvaient plus tolérer un semblable usage. » Calvo, *Droit int.*, 3e éd., III, 1880, § 2096, p. 306. Cette résolution, comme ne manque pas de le faire observer M. Calvo, « n'était pas absolument d'accord avec l'opinion du cabinet de Washington, qui jusque-là s'était refusé à la disjonction de la doctrine de l'inviolabilité de la propriété privée sur mer et de celle de l'abolition de la course. »

propriété privée sur mer en temps de guerre. » La motion fut accueillie avec faveur, la commission nommée pour l'examiner déposa le 19 mai 1860 son rapport, qui concluait à l'adoption de l'adresse au gouvernement ; mais aucun vote n'eut lieu (1). Quelques années plus tard, la Diète de l'Allemagne du Nord adoptait à l'unanimité moins une voix, dans la séance du 18 avril 1868, la motion du Dr Ægidi, conçue en ces termes : « Le chancelier fédéral est invité à profiter des relations amicales actuellement entretenues avec les puissances étrangères pour provoquer des négociations dans le but d'élever, par voie de conventions d'État à État, la liberté de la propriété privée sur mer en temps de guerre à la hauteur d'un principe reconnu de droit international. » A l'appui de cette motion, le Dr Schleiden prononça un remarquable discours, d'où il nous paraît utile de détacher dès à présent le passage suivant : « Quel est donc en définitive le résultat à atteindre par cette motion ? Ce n'est pas seulement de neutraliser l'Océan tout entier, c'est encore d'écarter l'occasion de bien des guerres et des contestations nouvelles. Désormais, il ne pourra plus être question d'exiger la preuve de la nationalité des vaisseaux achetés à l'ennemi, immédiatement avant, ou seulement après qu'une guerre a éclaté. Vous savez quels conflits nombreux et graves sont nés de là. Peu s'en est fallu qu'il n'en résultât en 1854 une guerre entre l'Angleterre et les États-Unis. La France, dans un règlement maritime de 1778, a pris des mesures spécialement rigoureuses à cet égard, et les jurisconsultes anglais admettent que l'achat d'un vaisseau *in transitu* justifie la présomption de mauvaise foi (2). » Conformément au vote de la Diète, le chancelier fédéral donna en août 1869 au représentant de la Confédération de l'Allemagne du Nord, l'ordre d'engager des négociations avec le gouvernement des États-Unis (3).

126. — En France, M. Garnier-Pagès prononça au Corps Législatif, le 11 avril 1866, à propos de la discussion sur la marine marchande, un éloquent discours en faveur du res-

(1) Notam. Hautefeuille, *Quest. de droit marit. int.*, p. 68 ; de Laveleye, *op. cit.*, p. 19.
(2) Bluntschli, *Beuterecht*, p. 92-95 ; Cf. R. D. I., 1877, p. 555.
(3) De Laveleye, *op. cit.*, p. 21.

pect de la propriété privée sur mer, alléguant qu'« il y a solidarité entre les peuples », et que « la richesse de l'un fait la prospérité commerciale de l'autre (1). » M. Garnier-Pagès devait reprendre et préciser sa pensée, en 1870, à la veille de la guerre franco-allemande.

127. — Mais déjà le principe du respect de la propriété privée sur mer avait été appliqué par les gouvernements et avait ainsi quitté le domaine de la théorie pure pour entrer dans celui des faits. Nous avons à enregistrer brièvement un tempérament très-notable apporté à l'exercice de l'ancien droit de la guerre maritime à deux reprises différentes, la mise en pratique partielle du nouveau principe, son application pleine et entière, enfin son inscription dans le Code de la marine marchande d'une puissance maritime.

128. — Il est universellement admis en droit international que, si les vaisseaux ennemis ne peuvent être capturés après la conclusion de la paix, les prises faites antérieurement peuvent être jugées malgré la fin de la guerre : l'art. 3 du traité de Zurich du 10 novembre 1859 stipula que « les bâtiments autrichiens capturés, qui n'ont pas encore été l'objet d'une condamnation de la part du Conseil des Prises, seront restitués ». Le décret du 29 mars 1865 ordonna que les navires de la marine marchande mexicaine, ainsi que leurs chargements, capturés par des bâtiments de la marine française depuis le commencement de la guerre, et non encore définitivement condamnés, seraient immédiatement remis en l'état où ils se trouveraient, aux mains de leurs propriétaires : étaient exceptés du bénéfice de cette disposition les navires qui avaient tenté de violer un blocus effectif ou qui portaient à leur bord de la contrebande de guerre (2). Cauchy a fait judicieusement remarquer que c'est l'abolition de la course qui a rendu possible cette mesure. « Quand, pour avoir des bâtiments de particuliers

(1) M. Garnier-Pagès concluait en demandant que « M. le ministre d'État voulût bien dire où en étaient les négociations à cet égard, et si le gouvernement français songeait à faire triompher ces généreuses idées de la liberté des mers et du respect de la propriété privée. » La demande n'eut pas de suite. *Moniteur* du 13 avril 1866. M. Vidari, *op. cit.*, p. 214, note 2, donne quelques passages de ce discours.

(2) Art. 1 et 3 de ce décret. Cauchy, *Du resp. de la prop. priv.*, Ann. n° 12, p. 120-121.

comme auxiliaires de sa flotte, l'État se donnait dans la guerre des associés auxquels il engageait sa parole pour le partage du butin, la pensée ne venait guère à personne de restituer, par mesure gracieuse, à la fin d'une campagne, les navires capturés sur l'ennemi dans des conditions qui devraient les faire déclarer de bonne prise. Un tel acte de libéralité envers le commerce ennemi eût été presque un acte de spoliation envers les capteurs (1). »

Le traité de Zurich et le décret du 25 mars 1865 contenaient le germe d'une idée que le même auteur formulait ainsi : « Les navires marchands ennemis saisis pendant la guerre resteraient aux mains de l'État, comme sous une sorte de séquestre, sur le sort duquel il ne serait statué définitivement qu'à la conclusion de la paix. Ce serait seulement alors que l'État aurait à se prononcer sur la question de savoir si ces propriétés privées seraient frappées de confiscation comme indemnité de guerre, ou si conformément à l'esprit généreux des précédents que nous avons cités, il n'y aurait pas lieu d'en ordonner la remise à leurs anciens propriétaires. Ce point important deviendrait un sujet de négociation dans les conférences à ouvrir pour le rétablissement de la paix, et en attendant l'admission complète du principe que nous appelons de nos vœux, il y aurait une sorte d'acheminement vers ce progrès (2). »

129. — L'idée signalée par Cauchy en 1866 avait déjà été appliquée, près de deux ans auparavant, dans la guerre de 1864 entre le Danemark et les puissances allemandes. Dans cette guerre, le Danemark, d'abord, puis la Prusse et l'Autriche, appliquèrent l'ancien droit en matière de prises. Mais par l'art. 13 du traité du 30 octobre 1864, le Danemark s'engagea à rendre les navires de commerce allemands saisis pendant la guerre, « ou, si la restitution n'était plus possible en nature, à en restituer la valeur ou la diminution de valeur à leurs propriétaires. » Réciproquement, les marchandises et les navires de commerce pris aux Danois par les Allemands, durent être restitués en nature ou par équivalent (3). « Ainsi, dit M. Bluntschli, le traité de paix annula

(1) Cauchy, *op. cit.*, p. 71-72.
(2) *Id.*, *ibid.*, p. 73-74.
(3) Bien que nous fassions œuvre de jurisconsulte et non de politique,

après coup les effets de la prise maritime et reconnut implicitement la règle que, même dans les guerres maritimes, la propriété privée doit être respectée (1). »

130. — La guerre maritime, telle qu'on l'avait comprise jusqu'à nos jours, entraînait, et entraîne encore aux yeux de la plupart des puissances, l'interdiction pour les nationaux respectifs des belligérants de commercer entre eux, de telle sorte que non-seulement la propriété ennemie, mais encore la propriété des nationaux engagée dans un commerce avec l'ennemi, est sujette à saisie et à confiscation. En 1860, lors de la guerre contre la Chine, l'Angleterre et la France autorisèrent la continuation du commerce entre les sujets anglais et français et les sujets de l'empire chinois. C'est une consécration partielle de l'immunité de la propriété privée à la mer. Mais les deux belligérants, la Grande-Bretagne surtout, étaient trop intéressés à prendre cette mesure pour qu'on y voie le triomphe d'une idée de justice et d'humanité : c'était en effet un moyen de forcer tout le commerce de la Chine à passer par les mains des Anglais : tous les navires chinois engagés dans un trafic avec des sujets anglais devaient être inviolables, tandis que tous ceux qui commerçaient avec d'autres peuples devaient être soumis à la capture (2).

131. — Si, dans la guerre dano-allemande, le droit de prise ne fut répudié qu'après coup, c'est dès le début que dans la guerre de 1866, les belligérants rejetèrent réciproquement le droit de capturer les vaisseaux de commerce ennemis et leurs cargaisons ennemies. L'Autriche prit l'initiative, et dès le 13 mai 1866, était rendue une ordonnance impériale, portant : « Art. 1. Les navires marchands et leurs chargements ne peuvent, *par la raison qu'ils appartiennent à un pays avec lequel l'Autriche est en guerre*, être capturés en mer par des bâtiments de guerre autrichiens, ni être déclarés de bonne prise par des Cours de prises autri-

en nous permettra de faire observer que cette disposition du traité du 30 octobre 1864 était tout à l'avantage du vainqueur.

(1) Bluntschli, *Beuterecht*, p. 91-92 ; Cf. R. D. I., 1877, p. 554.

(2) *Order in Council* du 7 mars 1860 ; Dépêche du ministre des affaires étrangères de France aux agents diplomatiques à l'étranger, du 28 mars 1860. V. *Moniteur* du 28 juin 1860 ; Cf. Hautefeuille, *Propr. priv.*, p. 39, note 1 ; de Laveleye, *op. cit.*, p. 19-20.

chiennes, si la puissance ennemie observe la réciprocité envers les navires marchands autrichiens. L'observation de la réciprocité est admise, jusqu'à preuve du contraire, quand un traitement également favorable de la part de la puissance ennemie, est garanti par les principes connus de la législation ou par des déclarations émanées de cette puissance au commencement des hostilités. Art. 2. L'art. 1 n'est pas applicable aux navires qui portent de la contrebande de guerre ou qui violent un blocus légalement obligatoire (1). » La réponse de la Prusse ne se fit pas attendre. Le 19 mai, le roi de Prusse rendit une ordonnance ainsi conçue : « Sur la proposition du ministère d'État, je décide qu'au cas d'une guerre, les navires marchands appartenant aux sujets de l'État ennemi ne seront pas capturés par mes navires de guerre, en tant que l'État ennemi usera de réciprocité à cet égard. Cette disposition ne sera pas applicable aux navires qui seraient sujets à capture même s'ils étaient neutres (2). » Quant à l'Italie, elle n'avait qu'à exécuter les dispositions des art. 211 et 212 de son Code de la marine marchande, qui consacraient l'inviolabilité de la propriété privée ennemie sur mer, sauf les cas de contrebande de guerre et de blocus (3). Cette puissance qui, à peine en possession de son indépendance politique, comme le dit M. Vidaré (4), avait inscrit dans ses lois ce grand principe, ne manqua pas de déclarer qu'il serait fidèlement observé. Le 20 juin 1866 parut une notification du ministère de la marine disant que « le gouvernement autrichien ayant, par ordonnance impériale du 13 mai dernier, déclaré qu'il se conformerait au principe de réciprocité tel qu'il est spécifié dans l'art. 211 du code de la marine marchande du royaume d'Italie, l'abolition de la capture et de la prise de bâtiments marchands ennemis de la part des navires de guerre de l'État, abolition proclamée par le susdit article 211 du code, est mise, pendant la présente guerre, en pleine vigueur entre l'Italie et l'Autriche, sauf pour les bâtiments qui

(1) Cauchy, *op. cit.*, Ann. n° 13, p. 123-124.
(2) *Moniteur* du 25 mai 1860 ; Cauchy, *op. cit.*, Ann. n° 13, p. 124-125.
(3) Le texte de ces articles sera donné dans notre IIe Partie, *Append. spécial à l'Italie.*
(4) Vidari, *op. cit.*, p. 219.

transporteraient de la contrebande de guerre ou qui tenteraient de violer un blocus. Le tout en conformité du code susmentionné (1). » Les instructions du ministre de la marine prescrivaient, dans leur art. 2, aux officiers de la marine italienne de « ne pas s'emparer des bâtiments de commerce ennemis, ni de leurs chargements, sauf dans le cas où ils transporteraient de la contrebande de guerre ou tenteraient de violer un blocus (2). »

132. — C'est la première guerre dans laquelle le principe de l'inviolabilité de la propriété privée ennemi sous pavillon ennemi ait reçu de part et d'autre une application pleine et entière. Ce résultat est considérable ; il fut singulièrement facilité par le fait que la législation italienne consacrait, à seule condition de réciprocité, l'immunité de la propriété privée à la mer, quoique l'Autriche se fût montrée de tout temps disposée à admettre cette immunité. Sans doute le précédent aurait plus d'autorité si les trois puissances engagées dans la guerre de 1866 avaient été trois grandes puissances maritimes ; mais comme ce sont trois puissances de premier ordre, ce précédent ne peut manquer d'exercer une heureuse influence (3).

133. — Peu de temps avant la guerre franco-allemande, se place le Congrès de négociants tenu au Caire en novembre 1869 : ce Congrès émit le vœu que la propriété privée à la mer fut à l'abri de toute atteinte en temps de guerre (4).

134. — En France, au moment même où la guerre était imminente, M. Garnier-Pagès, reprenant et précisant l'idée qu'il avait émise en 1866, demanda l'urgence au Corps Législatif, dans la séance du 9 juillet 1870, pour un projet de loi, dont les considérants, comme le dit M. de Laveleye, résument parfaitement la question : « Considérant que le droit des gens doit se modifier avec le progrès de la civilisation ; que les maux de la guerre doivent être atténués autant que possible ; que la liberté des mers est un droit suprême, inhérent à l'humanité, droit auquel aucune nation

(1) Cauchy, *op. cit.*, Ann. n° 14, p. 126-127 ; Vidari, *op. cit.*, p. 224.
(2) Cauchy, *l. c.*, p. 127-131.
(3) Vidari, *op. cit.*, p. 224-225.
(4) Vidari, *Navires ennemis, marchandises ennemies*, R. D. I., 1871, p. 272.

ne peut porter atteinte ; Considérant que les grandes puissances de l'Europe, au Congrès d'avril 1856, ont déclaré dans un traité accepté par la presque unanimité des États, que la course était et demeurait abolie ; Considérant que les États n'ont pu se réserver pour eux cette faculté de vol à main armée, qu'ils ont si justement interdite à leurs nationaux ; que la propriété privée, base de toute société, doit être, pendant la guerre comme pendant la paix, sur mer comme sur terre, respectée par les gouvernements comme par les particuliers ; que l'échange des produits de l'industrie et de l'agriculture par le commerce est une source de richesses pour toutes les nations, et que la plus puissante et la plus productive est la plus intéressée à ce que cet échange ne soit jamais ni gêné ni interrompu ; Considérant que la solidarité existe de fait entre les peuples pour l'amélioration morale et matérielle de l'humanité, et que l'on ne peut appauvrir une nation sans préjudices et sans souffrances pour les autres ; la France déclare inscrire dans son code maritime les dispositions suivantes :

Art. 1. Sont abolies la capture et la prise par les bâtiments de l'État des bâtiments de commerce ennemis appartenant à des nations qui, avant la déclaration ou les faits de guerre, auront accepté ou accepteront la réciprocité.

Art. 2. Sont interdits tous blocus ou bombardements par les bâtiments de l'État des entrepôts, villes de commerce et villes ouvertes des nations qui auront accepté ou accepteront la réciprocité, l'attaque restant limitée aux ports et villes militaires.

Art. 3. Des conventions spéciales pour les mesures et règles de détail à établir seront faites de commun accord avec les nations qui auront accepté ou accepteront la réciprocité.

Art. 4. La réciprocité sera offerte à toutes les nations ; des négociations seront ouvertes avec elles à cet effet (1.)

L'urgence fut accordée à cette motion, qui parut favora-

(3) *Officiel* du 10 juillet 1870, p. 1214. Cf. de Laveleye, *op. cit.*, p. 21-22 : M. de Laveleye place dans la séance du 17 juillet le dépôt du projet de loi de M. Garnier-Pagès et le vote de l'urgence ; d'autres auteurs les placent dans celle du 10 juillet : le fait est que ce dépôt et ce vote eurent lieu dans la séance du 9 juillet.

blement accueillie de toute part ; mais la marche précipitée des événements empêcha d'y donner suite.

On s'attendait généralement — et il semblait qu'on fût en droit de s'y attendre, — à voir la France répudier le droit de prise dans la guerre de 1870-1871. On sait que cette espérance a été déçue.

135. — Le 18 juillet 1870, le Roi de Prusse, au nom de la Confédération de l'Allemagne du Nord, rendit une ordonnance qui disposait que « les navires de commerce français ne seraient sujets ni à saisie ni à capture de la part de la marine de guerre de la Confédération » excepté « ceux qui seraient soumis à la capture, même s'ils étaient neutres. » Le 24 juillet 1870, une ordonnance royale organisa une marine volontaire ou auxiliaire, une *Seewehr* volontaire (*freiwillige Seewehr*) : les navires en état de faire la guerre que les particuliers mettraient à la disposition du gouvernement pour attaquer la marine militaire ennemie, recevraient un officier de la marine militaire allemande, l'équipage pouvant, d'ailleurs, en être composé de volontaires (1). La constitution de cette marine auxiliaire était-elle compatible avec l'esprit de l'article 1 de la Déclaration de Paris ? Ne tournait-elle pas la prohibition des armements en course ? Le gouvernement français appela l'attention du gouvernement de la Grande-Bretagne sur ce point, et lui demanda quelles étaient ses vues sur la marine volontaire autorisée par l'ordonnance du 24 juillet (2). Le comte de Granville répondit que la création d'une marine volontaire ne lui paraissait pas contraire à la Déclaration de Paris (3).— Il nous semble que le comte de Granville était dans le vrai, étant donné surtout que la propriété privée ennemie sur mer devait être respectée par cette marine volontaire comme par les bâtiments de guerre de l'État. Nous croyons même que cette idée d'une marine volontaire sévèrement disciplinée et militairement organisée contient en germe la solution

(1) Angeberg, *Actes.... relatifs à la guerre franco-allemande*, I, n° 236, p. 258-259. Cf. Bluntschli, *Mod. Volk.*, 1878, art. 665, note un., p. 376.

(2) Angeberg, I, n° 352, p. 403-405 : Note du marquis de la Valette au comte de Granville, en date du 20 août 1870.

(3) Angeberg, I, n° 362, p. 417 : le comte de Granville au marquis de la Valette, 24 août 1870. Réponse à la Note du 20 août.

du problème de la course. En dépit de la Déclaration de Paris, beaucoup de bons esprits se demandent si, dans le cas d'une grande guerre maritime, on ne serait pas forcé de recourir à la course, et qui plus est, si cette manière d'agir ne serait pas légitime. Eh bien ! il nous paraît que le temps de la course est fini ; la guerre de la Sécession a montré combien la résurrection en serait fâcheuse. Mais l'appel à toutes les forces vives de la nation est chose à la fois légitime et nécessaire. On pourrait admettre l'institution d'une marine volontaire, dont les vaisseaux seraient commandés par des officiers de la marine régulière et placés sous le contrôle direct de l'État. En tous cas, l'appel à la « *Seewehr* volontaire », combiné avec le respect de la propriété ennemie à la mer, nous paraît, en principe, inattaquable. Nous y voyons même la solution de l'avenir : des flottilles à côté de la grande flotte, des *steamers* armés en guerre à côté des gigantesques cuirassés.

Cette tentative de la Prusse n'a pas été envisagée du même œil par tous les publicistes. Ce que dit M. Calvo à ce sujet mérite d'arrêter quelques instants l'attention. « Il faut tout d'abord remarquer, dit le savant publiciste, que les navires mis en réquisition étaient des navires *privés*, qualifiés de *navires frétés*, dont la propriété par conséquent n'était pas transférée à l'État, mais restait au contraire à leurs armateurs ; en second lieu, une prime était acquise à l'équipage capteur. Ne sont-ce pas là deux points de ressemblance frappants avec les corsaires ? D'autre part, pour que ces navires pussent être considérés comme navires de guerre au point de vue du personnel, il eût fallu au moins qu'ils fussent commandés par des officiers de la flotte fédérale dûment commissionnés par leurs souverains. Or, aux termes de l'ordonnance, ces officiers ainsi que leurs équipages étaient engagés par les soins des armateurs. Il est vrai qu'ils recevaient des brevets et portaient l'uniforme ; mais ils n'appartenaient point à la marine fédérale, puisqu'on leur ouvrait seulement la perspective d'y entrer plus tard, suivant leur désir et en cas de services exceptionnels. Les équipages *formés par les armateurs* ne devaient évidemment pas être soumis à d'autres règles que celles qui sont édictées par l'armement des navires de commerce, et

il pouvait s'ensuivre que la majorité des équipages, et, dans certains cas, les officiers fussent étrangers, les puissances qui se sont fondues dans la Confédération de l'Allemagne du Nord n'imposant pour la plupart aucune condition à la composition des équipages. Bien plus, cet appel à l'initiative privée constituait un encouragement à l'achat en pays étrangers de navires susceptibles d'être ensuite convertis avec plus ou moins de facilité en bâtiments propres à l'attaque, suivant la pensée de l'ordonnance. Cette conséquence était d'autant plus grave que l'on a parlé d'achats faits en Angleterre et aux États-Unis de navires neutres dans un but hostile. » Il est vrai que la Prusse avait proclamé au début des hostilités le respect de la propriété privée sur mer; mais il n'était pas question seulement dans l'ordonnance de bâtiments de guerre pris ou détruits, et pour lesquels une prime était promise : l'ordonnance parlait aussi de navires à hélice ; « or la force des choses, les entraînements de la guerre ne pouvaient-ils pas porter cette marine auxiliaire, quand même le but de son institution eût été autre, à attaquer des navires marchands ? » La conclusion de M. Calvo est que « les navires armés dans les conditions de l'ordonnance du 24 juillet pouvaient être considérés comme de véritables corsaires, avec cette aggravation qu'on ne leur avait imposé aucune des garanties que tous les États admettant la course exigeaient de leurs corsaires, notamment le cautionnement et la durée limitée des lettres de marque. » En fait, ajoute M. Calvo, on n'a pas entendu parler que la Prusse ait réussi à mettre en mer aucun bâtiment de cette espèce. — Sans méconnaître la gravité des considérations présentées par M. Calvo, nous trouvons son jugement un peu sévère. Nous ne nions pas, comme nous le déclarons ailleurs (V. *infr.*, IIe Part., ch. I, II), que ce premier essai de création d'une marine volontaire ne fût bien imparfait, défectueux même à beaucoup d'égards : nous persistons à croire, malgré tout, que l'ordonnance du 24 juillet 1870, combinée avec celle du 18 juillet abolitive de la capture, contient en germe la solution de l'avenir, et que la constitution d'une marine volontaire, mais organisée et disciplinée militairement, n'est pas incompatible avec l'abolition de la course (1).

(1) Calvo, *Droit int.*, 3e éd., III, 1880, § 2086, p. 301-302.

136. — Le 21 juillet 1870, le gouvernement français faisait savoir qu'il se conformerait exactement à la Déclaration du 16 avril 1856 : c'était se réserver le droit de capture. Et, en effet, les Instructions du ministre de la marine, en date du 25 juillet 1870, prescrivaient de « courir sus à tous les bâtiments de commerce ennemis » et de « les capturer ainsi que leurs cargaisons (1). » Conformément au § 4 de la déclaration du 21 juillet, ces Instructions portaient qu'un délai de trente jours était accordé « aux bâtiments de commerce ennemis pour sortir des ports français, soit qu'ils s'y trouvent en ce moment, ou qu'ils y entrent ultérieurement dans l'ignorance de l'état de guerre, et ces bâtiments seront pourvus de saufs-conduits. En outre les bâtiments de commerce ennemis qui auront pris des cargaisons à destination de France et pour compte français antérieurement à la déclaration de guerre, ne seront pas sujets à capture, pourront librement débarquer leurs chargements dans les ports français, et recevront des sauf-conduits pour retourner dans leurs ports d'attache. »

137. — Le droit de la guerre maritime, tel qu'il a été pratiqué jusqu'ici sauf dans la guerre de 1866, autorise non-seulement à saisir les navires marchands et leurs cargaisons, mais encore à faire prisonniers leurs équipages. En vertu de cette coutume constante, des capitaines de navires de commerce allemands et leurs équipages furent internés en France. Le gouvernement allemand ayant réclamé le 4 octobre 1870 contre ce procédé, il s'ensuivit un débat diplomatique et un échange de Notes entre lui et le gouvernement français. Dans la Note du 28 octobre, M. de Chaudordy, après avoir exposé l'usage universel des puissances maritimes et allégué les raisons qui peuvent le justifier, faisait cet aveu. « Les principes que le gouvernement prussien met en avant et voudrait faire prévaloir seraient peut-être plus en rapport que les anciennes coutumes avec l'état actuel de la civilisation, et il est possible que la marche des idées amène un jour les puissances à conclure des conventions ayant pour objet de tempérer les maux de la guerre, comme cela a eu lieu en 1856. La France serait la première à s'associer à un pareil accord ; mais, tant que ces conventions n'auront pas été généralement adoptées, nous sommes en

droit de nous en tenir, dans nos opérations sur mer, aux coutumes établies par l'usage constant de toutes les puissances maritimes. » En réponse à cette Note, M. de Bismark (Note du 16 novembre 1870) émettait l'idée que « l'emprisonnement de capitaines et d'équipages des navires de commerce capturés est en opposition avec les principes auxquels on aurait pu croire que la France aurait adhéré par avance. » « Si la France, ajoutait M. de Bismark, a dédaigné dans cette guerre, d'imiter l'exemple de l'Allemagne et de respecter la propriété privée sur mer, au moins aurait-on dû s'attendre à ce qu'elle respectât la personne de paisibles citoyens qui, en aucun sens, ne peuvent être considérés comme faisant partie de la force armée. » La Note concluait ainsi : « Je dois donc réserver à mon gouvernement de procéder aux représailles qui s'offrent à nous, si le gouvernement de la Défense nationale devait continuer à mettre en pratique les principes posés par lui. » La solution du débat, que M. de Bismark laissait entrevoir, ne se fit pas attendre : en novembre et en décembre 1870, le gouvernement allemand, en représailles de l'internement de capitaines de la marine marchande de l'Allemagne du Nord, fit arrêter et conduire en Allemagne quarante personnes notables des villes de Gray, Vesoul et Dijon (1).

138. — L'Allemagne n'avait pas fait dépendre de la réciprocité l'immunité des vaisseaux français et de leurs cargaisons. Cependant le gouvernement allemand s'apercevant, dit M. Bluntschli, que la mesure prise par lui profitait au commerce français et au commerce neutre, au détriment du commerce allemand, déclara aux puissances neutres par la Note du 12 janvier 1871 que les procédés de la France à l'égard de la marine marchande allemande le forçaient à rapporter l'ordonnance publiée au début de la guerre, et par laquelle il avait renoncé à poursuivre et à capturer les navires de commerce français. Un délai était imparti avant

(1) Parmi les otages de la ville de Dijon, se trouvait, si nous sommes bien renseigné, un membre de la Faculté de Droit, qui enseigne aujourd'hui le droit international dans une autre Faculté. — Barboux, *Jurisprudence du Conseil des Prises*, 1872, p. 27-35 ; Wollheim da Fonseca, *Der deutsche Seehandel und die Franzosischen Prisen-Gerichte*, Berlin, 1874, p. 37-41.

la mise en vigueur de cette disposition (1): la survenance de l'armistice, puis de la paix, fit qu'aucun bâtiment de commerce français ne fut condamné par une Cour de prises allemande. Mais « l'effroi causé au commerce maritime de la France par le navire de guerre allemand *Augusta*, dit encore M. Bluntschli, généralisa le sentiment et l'opinion que la navigation marchande ne sera sûre que si tous les États renoncent aux prises maritimes (2). »

139. — De son côté, la France ne fit pas grand mal au commerce allemand. Malgré les blocus et les croisières, 75 bâtiments de commerce seulement ont été déclarés de bonne prise. La valeur de ces vaisseaux et de leurs chargements a été fixée à 17 millions et demi par les armateurs allemands ; mais cela a paru exagéré, même en Allemagne : cette valeur ne dépasse pas six millions (3).

De la sorte, si l'espoir exprimé par M. Fisch, secrétaire d'État de l'Union, dans sa Note du 22 juillet 1870, « que le peuple des États-Unis aurait prochainement la satisfaction de voir le principe de l'abolition des prises maritimes reconnu universellement (4) », la propriété privée à la mer avait été rarement traitée d'une manière plus anodine : tel est le résultat, quelles qu'en soient les causes (5).

(1) « Considérant, ajoutait la Note du 12 janvier, que des propriétés neutres pourraient être chargées sur ces navires par suite de notre renonciation...» Ce délai était de quatre semaines. — L'ordonnance de révocation fut rendue le 19 janvier. Martens, N. R., XIX, p. 590.

(2) Bluntschli, *Mod. Volk.*, 1878, p. 376, en note sous l'art. 665. — *Beuterecht*, p. 98, M. Bluntschli s'exprime ainsi : « Dieser Entschluss rief in der franzosischen Handelswelt nunmehr auch ernste Besorgnisse wach und noch vor dem Abschluss des Waffenstillstands und des Friedens, wurde klar, dass diese Furcht wohl begründet war. »

(3) Barboux, *op. cit.*, p. 22; Wollheim da Fonseca, *op. cit.*, p. 49 et la note; p. 50. 51. Il est à peine besoin de faire remarquer que les pertes subies par la propriété privée sur terre, malgré son inviolabilité, sont infiniment supérieures à ces six millions. La France n'a pas fait sur mer plus de 250 prisonniers de guerre. Barboux, *op. cit.*, p. 35.

(4) Bluntschli, *Beuterecht*, p. 98.

(5) La guerre franco-allemande suggère à M. Johnstone (sa conviction bien tranchée est que la France et l'Angleterre, en signant la Déclaration de Paris, et surtout l'art. 2 de cette Déclaration, qui consacre l'inviolabilité du pavillon neutre, ont signé leur arrêt de mort) les réflexions suivantes, qui ont bien le mérite de l'originalité : « On commence maintenant à voir assez clairement que la France n'aurait jamais été écrasée dans la dernière guerre par le seul poids

140. — Le traité de Francfort du 10 mai 1871 stipulait dans son article 13 la restitution des navires de commerce non encore condamnés à la date du 2 mars 1871. Le texte de cet article mérite d'être rapporté : le rédacteur avait sans doute sous les yeux ou présent à la pensée l'art. 13 du traité du 30 octobre 1864. « Les bâtiments allemands qui étaient condamnés par les conseils de prises avant le 2 mars 1871 seront considérés comme condamnés définitivement. Ceux qui n'auraient pas été condamnés à la date sus-indiquée seront rendus avec la cargaison, en tant qu'elle existe encore. Si la restitution des bâtiments et de la cargaison n'est plus possible, leur valeur fixée d'après le prix de la vente sera rendue à leurs propriétaires (1). »

Nous avons dit que pendant la guerre de 1870-1871, 75 condamnations furent prononcées. Nous passerons en revue quelques-unes des décisions rendues tout d'abord par le Conseil des Prises qui siégea à Paris, puis par le Conseil provisoire qui fonctionna successivement à Tours et à Bordeaux,

pur et simple de la puissance militaire de l'Allemagne, si elle n'avait pas quelque quatorze années auparavant résigné négligemment sa puissance maritime. Le Zollverein a, par an, 40.000.000 Lstr. à la mer. La France eût-elle saisi cette propriété au premier coup de canon tiré contre elle, et frappé d'interdit le commerce allemand sur l'Océan, l'Allemagne n'aurait jamais supporté les frais de la guerre pendant six mois. Bien plus, la guerre n'aurait pas éclaté, car l'Allemagne du Sud sur laquelle la perte fût principalement tombée, n'aurait jamais accepté, à un tel prix, l'hégémonie militaire de la Prusse. Par suite de son adhésion à la Déclaration de Paris, la France dut combattre l'Allemagne avec une main attachée derrière le dos. La main de fer de son adversaire a été plus lourde que celle qui restait libre à la France, mais celle-ci n'aurait pas trouvé son égale si elle eût pu user de sa force dans les deux directions. La Providence en a fait, par la configuration géographique et par le caractère de sa population, une nation maritime aussi bien que militaire, mais elle a rejeté de propos délibéré une moitié de ses avantages, et la capitulation de Paris de 1871 a été le premier fruit et la conséquence naturelle de la Déclaration de Paris de 1856. » Johnstone, *Handbook of Maritime Rights*, p. 123-124. — M. Johnstone, qui fait si bon marché des droits des puissances neutres, devrait pourtant songer que le temps n'est plus où celles-ci toléraient patiemment tous les abus des belligérants : si la Grande-Bretagne est disposée à acheter, selon l'expression de Sir Vernon Harcourt, au prix de sacrifices subis en temps de neutralité, le droit d'invoquer un jour comme belligérant le *Consulat de la Mer*, les États-Unis ne sont pas d'humeur à le supporter.

(1) De Clercq, *Recueil*, X, p. 477.— 13 navires furent restitués.

pour essayer de nous rendre compte de la jurisprudence française la plus récente en matière de prises.

141. — Quant au moment à partir duquel le droit de prise peut s'exercer, le Conseil des Prises eut à appliquer les dispositions de la Déclaration du gouvernement français du 21 juillet 1870, § 4, reproduites dans l'art. 1 des Instructions du ministre de la marine en date du 25 juillet 1870 (V. *sup.* n° 136, p. 137). En vertu de ces dispositions, la décision du 29 novembre 1870 invalida la capture de l'*Agnès*, navire allemand, du port de Stettin, venant de Viborg qu'il avait quitté le 12 juin avant la déclaration de guerre, chargé pour compte français et à destination de Bordeaux, qui avait été saisi le 26 septembre par l'aviso le *Dayot*; mais le Conseil, vu que le capteur avait pu concevoir des doutes sur la nationalité des destinataires, refusa des dommages-intérêts aux destinataires tant qu'aux capturés (1). Dans l'affaire l'*Élise von Loutzow*, le Conseil décida le 26 novembre 1870 que les bâtiments de commerce ennemis chargés de marchandises pour le compte de maisons de commerce étrangères établies en France, ne jouissent pas du bénéfice de trente jours accordé aux navires chargés pour compte français (2). Toujours dans le même ordre d'idées, le navire oldembourgeois la *Ghérardine*, parti de Haïti dans l'ignorance de l'état de guerre qu'il apprit aux Sorlingues — le fait est reconnu par le capitaine dans son interrogatoire, — ayant à son bord des marchandises neutres, des marchandises ennemies et des marchandises françaises, entra au Havre le 29 août. Prévenu du fait, le chef du service de la marine autorisa la délivrance des marchandises françaises et neutres, ordonna la mise sous séquestre des marchandises ennemies, et prit les ordres du ministre de la marine au sujet du corps du bâtiment, à la date du 30 août. Le 7 septembre, le ministre approuva les mesures prises quant aux marchandises, et décida qu'un sauf-conduit serait remis au capitaine de la *Ghérardine* pour rallier son port d'attache. Les marchandises ennemies, qui avaient été trans-

(1) Barboux, *op. cit.*, p. 57-58; Cf. Wollheim da Fonseca, *op. cit.*, p. 73-75, qui critique ce refus de dommages-intérêts.

(2) Barboux, *op. cit.*, p. 58-60 ; M. Wollheim da Fonseca, *op. cit.*, p. 74-77, attaque vivement cette décision.

mises par endos le 3 septembre à MM. Quesnel frères du Havre, furent revendiquées par ceux-ci, et le Conseil eut à se prononcer sur le sort de ces marchandises ennemies amenées dans un port français par un bâtiment ennemi que l'autorité supérieure n'avait pas traité comme tel. La *Ghérardine* ne se trouvait dans aucun des cas d'exception prévus : elle avait connaissance de l'état de guerre ; et elle ne portait pas un chargement tout entier à destination de France et pour compte français. En autorisant la délivrance d'un sauf-conduit, le ministre avait donc fait une faveur à la *Ghérardine* : c'était là « un acte d'administration publique dont le Conseil n'aurait point à se faire juge, mais qui ne pouvait en quoi que ce soit modifier les principes. » Le Conseil, par décision du 29 décembre 1870, déclara de bonne prise les marchandises mises sous séquestre (1).

142. — L'art. 10 des Instructions du ministre de la marine en date du 25 juillet 1870, porte que « la nationalité des maisons de commerce doit se déterminer d'après le lieu où elles sont établies ; la nationalité des bâtiments ne dérive pas seulement de celle de leurs propriétaires, mais encore de leur droit légitime au pavillon qui les couvre. »

En ce qui touche les bâtiments de commerce saisis pendant la guerre de 1870-1871, il ne s'est pas élevé de doutes sérieux sur leur nationalité, que leurs pièces de bord, en parfaite régularité, indiquaient comme ennemie. — Chaque pays détermine à quelles conditions un navire pourra arborer son pavillon : c'est à la loi étrangère qu'il faût se référer pour savoir quelle est la nationalité d'un bâtiment. Or, d'après les lois de certains États, un navire peut avoir le droit de porter le pavillon national, bien qu'il appartienne pour partie à des citoyens d'un autre pays. D'où la question de savoir si un navire battant pavillon ennemi, mais appartenant pour partie à des sujets ennemis, pour partie à des sujets neutres, peut être déclaré de bonne prise pour le tout. Au premier abord, la négative ne semble pas douteuse, et nous croyons que, malgré le danger des fraudes, cette solution est à la fois la seule équitable et la

(1) Barboux, *op. cit.*, p. 39-40 ; 60-63 ; M. Wollheim da Fonseca, ici encore, attaque longuement et très-vivement cette décision, p. 77-82.

seule conforme aux principes. La cargaison est divisible : pourquoi la propriété du navire ne le serait-elle pas, au point de vue de l'exercice des droits de la guerre ? Bien que le navire soit un tout en quelque sorte organisé et vivant, sa divisibilité ne fait doute pour personne à tous les autres points de vue que celui de l'exercice des droits de la guerre : pourquoi admettre son indivisibilité à cet unique point de vue ? On n'a jamais donné une raison sérieuse à l'appui de cette prétendue indivisibilité. Aussi la décision du 22 décembre 1870, par laquelle le Conseil des Prises a jugé, dans l'affaire le *Turner*, que la propriété du navire, au point de vue de l'exercice des droits de la guerre est indivisible, et que l'hypothèque consentie sur un navire d'après les lois allemandes ne donne pas au créancier, sujet neutre, le droit de réclamer le bénéfice de la Déclaration du 16 avril 1856, nous paraît-elle très-critiquable (1).

143. — En ce qui concerne la cargaison, il est de règle que les marchandises ennemies sous pavillon ennemi sont de bonne prise, mais non les effets personnels du capitaine et de l'équipage : le Conseil des Prises a invariablement ordonné la restitution de ces effets, hardes, cartes, instruments nautiques, pacotilles ; tout en appréciant assez largement le sens de cette dernière expression (il a jugé, par exemple, dans l'affaire le *Joan*, que deux mille noix de coco seraient restituées au capitaine de ce navire à titre de pacotille personnelle), il a déclaré de bonne prise les marchandises appartenant au capitaine, quand celui-ci avait fait acte de chargeur et de commerçant en prenant à son bord pour son compte divers objets destinés au commerce (2). — Les marchandises neutres sous pavillon ennemi ont été rendues à leurs propriétaires moyennant le paiement du fret jusqu'au port où la prise avait été conduite, et le remboursement des frais de garde, de magasinage et des dépenses conservatoires que l'administration de la marine avait dû faire.

(1) Barboux, *op. cit.* p. 69-77. La décision du Conseil vise le jugement de la cour d'Amirauté anglaise du 15 août 1854. Cette fois, nous nous associons aux critiques de M. Wollheim da Fonseca, *op. cit.*. p. 92-97.

(2) Affaire le *Don Julio*, décision du 1er Décembre 1870, Barboux, *op. cit.*, p. 86-87. — Affaire le *Joan*, *Id.*, *ibid.*, p. 106.

Mais, comment déterminer le caractère neutre ou ennemi de la cargaison ? S'attachera-t-on à la nationalité ou au domicile du propriétaire ? D'après les Instructions précitées, la nationalité, c'est-à-dire le caractère ennemi ou neutre, des maisons de commerce, se détermine d'après le lieu où elles sont établies. La jurisprudence constante du Conseil des Prises, auquel ces Instructions ne sauraient s'adresser, est tout opposée : une marchandise est neutre, quand elle appartient au citoyen d'une nation neutre ; elle est ennemie, quand elle appartient à un sujet ennemi. « La résidence de la maison de commerce, la consonnance des noms peuvent bien être une présomption, mais non une preuve de nationalité », dit la décision du 12 janvier 1871, dans l'affaire le *Nicolaüs* (1). Pour revendiquer utilement les marchandises capturées sous pavillon ennemi, porte la décision rendue le 7 janvier 1871 dans l'affaire le *Laura-Louise*, il faut prouver simultanément son droit de propriété et sa nationalité neutre, sa qualité de sujet neutre : en matière de prises cette double justification ne saurait être déduite *de plano*, ni de la seule qualité de chargeur ou de consignataire, ni du simple fait de la résidence en pays neutre qui n'implique pas nécessairement acquisition de nationalité (2). Mais la décision du 31 décembre 1870 dans l'affaire le *Joan* est encore plus catégorique, s'il est possible. « Considérant qu'en principe on ne cesse pas d'appartenir à un pays parce qu'on réside dans un autre en vue d'y faire le commerce ; Considérant que pour ne plus tenir à sa patrie, il faut y avoir renoncé par l'adoption d'une patrie nouvelle, c'est-à-dire par la naturalisation, seule capable de donner l'intégralité des droits du citoyen ; Considérant que de même qu'un neutre, malgré sa résidence en pays ennemi, ne perd pas de plein droit sa qualité neutre, la résidence commerciale d'un ennemi dans un port neutre ne fait pas perdre à celui-ci sa qualité ennemie... (3) »

144. — Quant à la marche et à l'administration de la preuve, c'est le capteur qui joue le rôle de défendeur. Comme le navire lui-même, la cargaison est présumée enne-

(1) Barboux, *op. cit.*, p. 110

(2) *Id.*, *ibid.*, p. 120. Même solution dans l'affaire le *Paul-Auguste*, *Id.*, *ibid.*, p. 93.

(3) *Id.*, *ibid.*, p. 104-105.

mie ; la neutralité de la marchandise saisie sous pavillon ennemi doit être démontrée, et elle doit l'être en principe à l'aide des seules pièces de bord. Ces règles ont été établies pour déjouer les fraudes et les dissimulations, qui ont été de tout temps fréquentes, mais dont la fréquence et la facilité sont encore accrues par l'usage des connaissements *à ordre*. La pratique française d'autrefois, d'après laquelle le navire confisquait la marchandise, coupait court à ces fraudes et à ces dissimulations, d'une manière aussi simple qu'efficace, mais par trop sommaire et par trop injuste. Aujourd'hui elle repousse la fausse maxime : navire ennemi, marchandises ennemies, qui a eu si longtemps cours dans les traités eux-mêmes et dont la Déclaration de Paris a fait justice ; mais elle admet, avec la pratique de toutes les nations maritimes, que le caractère ennemi du navire infecte la cargaison d'une présomption d'hostilité, qui ne peut être écartée que par la preuve de la neutralité. De la règle que toute marchandise trouvée à bord d'un navire ennemi est réputée ennemie, le Conseil des Prises a conclu que, si cette marchandise n'est pas réclamée, elle doit être déclarée de bonne prise ; mais en décidant ainsi, notamment dans l'affaire le *Wilberforce*, le 5 janvier 1871, et dans l'affaire le *Wiederkunft*, le 2 février 1871, le Conseil a donné à entendre que si, indépendamment de toute réclamation, il *pouvait induire des pièces qu'il a entre les mains la neutralité de la cargaison*, les droits des propriétaires neutres seraient réservés. Bien plus, deux de ses décisions ont reconnu la neutralité de cargaisons non réclamées. Sans doute, dans les deux espèces en question, les propriétaires de ces cargaisons étaient, comme le fait remarquer M. Barboux, des négociants considérables, connus dans le monde entier, l'un comme sujet grec, et l'autre comme sujet anglais. Mais la solution plus équitable que stricte, adoptée par le Conseil en ces circonstances, valait la peine d'être signalée (1).

145. — La neutralité des marchandises doit être démon-

(1) Barboux, *op. cit.*, p. 89-91. M. Barboux donne le texte de la décision rendue par le conseil le 1er décembre 1870 dans l'affaire le *Brillant*, décision déclarant la neutralité du chargement et en ordonnant la restitution à MM. Rodocanachi, négociants grecs, indépendamment de toute réclamation de leur part.

trée. Or, une marchandise étant neutre quand elle appartient à un citoyen d'une nation neutre — le Conseil des Prises, avons-nous constaté, s'est attaché, en 1870-1871, conformément à la jurisprudence antérieure, au lien de la nationalité et non à celui du domicile ou de la résidence commerciale, — la neutralité de la marchandise est un fait complexe, qui résulte de la propriété de cette marchandise et de la nationalité neutre du propriétaire. Si donc un négociant réclame une marchandise, alléguant qu'elle est neutre, il doit prouver : 1° sa propriété ; 2° sa qualité de citoyen neutre. La preuve de la propriété, d'après les art. 2 et 11 du règlement du 26 juillet 1778, doit être établie par les pièces trouvées à bord. Le Conseil des Prises, en 1870-71, a maintenu cette règle. Mais, en même temps, il a admis constamment que la preuve de la qualité de citoyen neutre pouvait être faite de toute manière. Ainsi, dans l'affaire le *Nicolaüs*, il a été jugé le 12 janvier 1871, que, si les pièces trouvées à bord doivent établir la propriété de la marchandise revendiquée, le réclamant peut produire, après la capture, les pièces justificatives de sa nationalité ; le Conseil peut surseoir à sa décision, en impartissant au réclamant un délai pour faire cette justification (1). Le Conseil accorda encore un sursis pour justifier de la nationalité neutre, notamment le 23 février 1871, dans l'affaire le *Thalia*, et le 7 janvier 1871, dans l'affaire le *Laura-Louise* (2). Le Conseil d'État confirma cette jurisprudence (3).

146. — Malgré le principe que toute prise doit être jugée, la coutume internationale a investi le capteur du droit formidable de détruire sa prise, en cas de force majeure ou de nécessité absolue. L'art. 20 des Instructions complémentaires du ministre de la marine s'exprimait ainsi au sujet de ce droit : « Si une circonstance majeure forçait un croiseur à détruire une prise, parce que sa conservation compromettrait sa propre sécurité ou le succès de ses opérations, il devrait avoir soin de conserver tous ses papiers de bord et autres éléments nécessaires pour permettre le jugement

(1) Barboux, *op. cit.*, p. 108-113.
(2) *Id.*, *ibid.*, p. 116-117 ; p. 122.
(3) Cf. Arth. Desjardins, *Traité de droit comm. marit.*, I, Paris, 1878, n° 20, p. 44.

de la prise et l'établissement des indemnités à accorder aux neutres dont la propriété non confiscable aurait été détruite. On ne doit user de ce droit de destruction qu'avec la plus grande réserve (1). » Le *Desaix* coula, paraît-il, le 14 octobre 1870, la *Charlotte* (2); le 21, il brûla, le jour même de leur prise, le *Ludwig* et le *Vorwarts*. Le 27 février 1871, le Conseil des Prises siégeant à Bordaux décida que la nationalité ennemie du *Ludwig* et du *Vorwarts* était établie, et déclara que ces navires étaient de bonne prise et avaient été détruits pour cause d'intérêt majeur ; en ce qui touche la cargaison du *Ludwig*, il jugea que la propriété neutre n'en était pas justifiée. Appel fut interjeté devant le Conseil d'État par les propriétaires des deux navires, qui prétendaient que la prise n'était pas valable et demandaient le paiement du prix de leurs navires indûment détruits, ainsi que par les consignataires et les chargeurs des cargaisons, qui invoquaient l'art. 3 de la Déclaration du 16 Avril 1856. « La commission provisoire chargée de remplacer le Conseil d'État, dit M. Calvo, par décret du 16 mars 1872, rejeta le recours des uns et des autres, en se basant sur les motifs suivants : Considérant que, si aux termes de la Déclaration du Congrès de Paris du 16 avril 1856, la marchandise neutre n'est pas saisissable à bord d'un navire ennemi, il suit de là seulement que le neutre qui a embarqué ses marchandises sur ce navire a droit à la restitution de ces marchandises ou en cas de vente au paiement du prix ; mais qu'on ne peut induire de cette Déclaration qu'il peut réclamer une indemnité en raison du préjudice qu'a pu lui causer, soit la capture du navire, lorsque cette capture a été reconnue valable, soit les faits de guerre qui ont accompagné ou

(1) Barboux, *op. cit.*, p. 155. — L'art. 19 de ces Instructions complémentaires prescrit d'« avoir soin, si une prise périt par fortune de mer, de constater le fait, aucune indemnité n'étant due dans ce cas, ni pour le navire, ni pour le chargement, même si après jugement la prise eût été annulée. » — L'art. 17 des Instructions du 25 juillet 1870 (Barboux, *op. cit.*, p. 144) est relatif à la rançon ; il porte : « Toute prise doit être jugée, et il ne vous est pas permis de consentir à un traité de rançon, sauf le cas de force majeure, et dans ce cas même, l'acte de rançon rédigé conformément au modèle joint aux présentes instructions devra être soumis à la juridiction qui est chargée, en France, du jugement des prises. »

(2) Wollheim da Fonseca, *op. cit.*, p. 109.

suivi cette capture; Considérant qu'il résulte de l'instruction que la prise du *Ludwig* et du *Vorwarts* a été jugée valable et que la destruction des navires et de leurs cargaisons a eu lieu sur l'ordre du commandant du bâtiment capteur, par le motif que la sécurité de ce bâtiment ne permettait pas, en raison du grand nombre de prisonniers à bord, de détacher une partie des hommes de l'équipage pour conduire les prises dans un port de France; que, dans ces circonstances, la destruction de ces prises constituait un fait de guerre dont les propriétaires des cargaisons ne peuvent être admis à discuter l'opportunité, et qui ne peut donner ouverture à leur profit à un droit à indemnité... (1). » Sans chercher à préciser ici les cas de force majeure ou de nécessité absolue dans lesquels le droit extrême de détruire la prise doit être rigoureusement circonscrit, on peut faire observer que le cas dans lequel, aux termes de ces considérants, se trouvait le *Desaix*, est un de ces cas où la destruction est justifiée aux yeux de la plupart des publicistes (2). En ce qui concerne le refus d'indemnité aux propriétaires des cargaisons neutres, il est remarquable que les Instructions complémentaires du ministre de la marine fussent plus larges que le décret de la commission : elles

(1) Calvo, *Droit int.*, 3e éd., IV, 1881, p. 268-271.

(2) M. Wollheim da Fonseca ignorait le motif qui avait déterminé le commandant du *Desaix* ; sans cela, il n'aurait pas qualifié sa conduite de piraterie, et il ne se serait pas écrié : Si un navire allemand plus fort que le *Desaix* fût tombé sur lui et l'eût capturé, comment le conseil de guerre allemand, instruit de ces actes de barbarie, eût-il traité le commandant français et son équipage, en loyal ennemi ou en pirate? Et, en effet, voici ce qu'on lit dans M. Wollheim da Fonseca lui-même. « Le capitaine Weikhmann, commandant la corvette allemande *Augusta* se trouvait, lui, dans un cas de force majeure, lorsque, le 4 janvier 1871, après avoir capturé les vaisseaux français le *Saint-Marc* et le *Pierre-Adolphe* à l'embouchure de la Gironde, et les avoir fait partir pour la baie de la Jahde, il brûla le vapeur de l'État le *Max* : à cause du voisinage des côtes françaises et des croisières des vaisseaux de guerre français, et par suite du manque d'hommes pour prendre possession de cette prise, il ne pouvait, sans danger pour lui-même, l'envoyer dans un port allemand. » Or, c'est précisément le cas du *Desaix*, dont le commandant déclare que, vu le grand nombre de prisonniers qu'il avait à son bord, il n'eût pu sans danger se dégarnir, pour constituer des équipages de prise. D'ailleurs, ce cas rentre dans ceux que l'auteur allemand énumère et déclare légitimes. Wollheim da Fonseca, *op. cit.*, p. 113 ; Cf. p. 109-115.

prévoyaient « l'établissement d'indemnités à attribuer aux neutres dont la propriété non confiscable aurait été détruite. »

147. — Le mouvement en faveur de l'inviolabilité de la propriété privée ennemie sur mer ne fut pas arrêté par la guerre franco-allemande. La Chambre de commerce d'Amsterdam, le 27 janvier 1871, demanda au gouvernement hollandais d'intervenir auprès de la Conférence de Londres pour essayer d'arriver à faire reconnaître ce principe. Le gouvernement des Pays-Bas allégua qu'il représentait un trop petit pays pour prendre une telle initiative : sans doute, le véritable motif de l'abstention du gouvernement hollandais fut la conviction que l'Angleterre n'était pas disposée à accepter une réforme du droit maritime international en ce sens. On dut s'estimer heureux d'entendre M. de Gladstone, dans la séance de la Chambre des Communes du 21 avril 1871, repousser toute pensée de revenir sur les art. 1 et 2 de la Déclaration de Paris, contrairement à la proposition de M. Bentinck, appuyée par M. Disraeli (depuis lord Beaconsfield), qui soutint que l'Angleterre aurait dû profiter de la Conférence de Londres pour se débarrasser des entraves de cette fatale Déclaration (1).

148. — Après la guerre de 1870-1871, on n'a point renouvelé la tentative qu'avaient vainement faite en 1867 l'Italie et la Prusse en faveur de l'inviolabilité de la propriété privée à la mer. Mais un Congrès de droit maritime international, composé de 200 membres, tenu à Naples et ouvert le 30 juin 1871, s'est prononcé en faveur de ce grand principe, sur la proposition de M. Guerrieri-Gonzaga.

149. — Plus important que ces manifestations, est sans contredit le traité signé à Florence le 26 février 1871 entre les États-Unis d'Amérique et l'Italie. L'art. 12 de ce traité dispose que la propriété des sujets respectifs des deux pays, à l'exception de la contrebande de guerre, sera à la haute mer et partout ailleurs exempte de capture de la part des vaisseaux armés en guerre et des forces militaires des deux parties contractantes, étant d'ailleurs entendu que cette immunité ne s'étend pas aux navires qui tentent d'entrer dans un port bloqué par les forces navales de l'un ou de

(1) R. D. I., 1871, p. 268 (*Note de la rédaction*).

l'autre pays (1). En stipulant l'inviolabilité de la propriété privée à la mer, les États-Unis ont prouvé — et ils étaient moralement tenus de le faire, comme on l'a dit, — que la Note Marcy n'était pas une manœuvre diplomatique destinée à répondre à l'invitation d'abolir la course (2).

150. — En 1874, le gouvernement russe prit l'iniatitive d'une Conférence à laquelle furent invitées toutes les puissances européennes, pour amener, comme le disaient les lettres d'invitation, une entente en commun sur les principes propres à adoucir autant que possible les calamités des conflits internationaux et à fixer les droits et les devoirs des gouvernements et des armées en temps de guerre. Une Conférence se réunit à Bruxelles, le 21 juillet 1874. Toutes les puissances étaient représentées par des délégués, agents diplomatiques, militaires, professeurs. Il est à remarquer que les États-Unis ne furent pas officiellement convoqués. L'Angleterre déclara que son délégué ne ferait pas proprement partie de la Conférence et n'assisterait aux réunions que *ad audiendum* ; et encore fit-elle dépendre cette participation limitée, de la condition que toutes les questions du droit de la guerre maritime seraient en principe bannies des délibérations de la Conférence (3). Ses travaux portèrent donc exclusivement sur la guerre continentale. Le projet élaboré par le gouvernement russe fut examiné et considérablement modifié, et l'on aboutit à un Projet de Déclaration internationale. Un protocole fut rédigé : conformément à la disposition finale de ce protocole, le gouvernement russe proposa, le 24 septembre 1874, aux différents gouvernements d'examiner les solutions adoptées par la Conférence et de formuler un avis à leur endroit. Aucune suite ne fut donnée à ce Projet, par suite du refus de la Grande-Bretagne de l'examiner, refus signifié par la Note du 20 janvier 1875 : l'Angleterre déclara qu'il n'y avait aucun moyen de concilier les intérêts de l'État envahi avec ceux de l'État

(1) Samwer et Hopf, *Nouv. Rec. gén. de traités*, continuat. de Martens, 2e Série, I, p. 60 : texte anglais. L'art. 13 de ce traité pose le principe du caractère effectif du blocus, dans les termes de la neutralité armée de 1780, et exige la notification spéciale.

(2) Gessner, *Droit des neutres*, 2e éd., p. 443.

(3) Gessner, *Kriegführende und neutrale Machte*, p. 25-26.

envahissant. Le monde politique et juridique de ce pays prit parti, à très-peu d'exceptions près, contre le projet de réforme. Comme le fait observer M. Gessner, autant vaut dire « qu'une réforme qui laisse subsister quelques inconvénients est absolument sans aucune valeur. Mais ainsi tout développement serait condamné sans appel, aussi longtemps que le dernier terme de la perfection ne se laisserait pas atteindre... La guerre est un triste état d'exception, qui traîne à sa suite des maux et des dommages innombrables. Les puissances civilisées des temps modernes poursuivent la tâche de réduire ces maux, dans le sens du christianisme et de l'humanité, aux proportions les plus minimes possibles. L'Angleterre, elle, a souvent opposé à ces efforts bien intentionnés une résistance opiniâtre.... (1). »

151. — L'Institut de droit international, dans sa session tenue en 1875 à La Haye, s'est occupé d'une manière approfondie des délibérations de la Conférence de Bruxelles. Ses travaux, que nous exposerons dans notre IIIe Partie (ch. I, I), ont embrassé la réforme du droit maritime international de la guerre; il s'est prononcé en faveur de l'inviolabilité de la propriété privée ennemie, sous pavillon ennemi comme sous pavillon neutre, a émis le vœu qu'on formulât par voie de traités les principes à appliquer en matière de prises, et a donné son approbation à l'idée d'après laquelle les affaires de prises doivent être jugées par des tribunaux internationaux. Un projet sur l'ensemble du droit des prises est attendu.

152. — La dernière guerre maritime est la guerre russo-turque (1877-1878). Les anciens usages de la guerre maritime furent suivis de part et d'autre (2). Le rôle de la flotte militaire turque, malgré sa supériorité sur la flotte russe, fut très-effacé : cela tient à ce que, dans la guerre maritime,

(1) Gessner, *Kriegführende und neutrale Machte*, 1877, p. 32.

(2) Le droit de capture fut exercé par les vaisseaux de guerre des deux belligérants. L'ukase du 24 mai 1877 accorde un délai aux navires de commerce turcs pour sortir des ports russes ; l'art. 2 en est ainsi conçu : « A l'égard des navires de commerce turcs que la déclaration de guerre a trouvés dans des ports et hâvres russes, confirmation est faite de la disposition en vertu de laquelle ils sont libres de sortir des ports et de prendre la mer durant le délai nécessaire pour leur permettre de charger des marchandises ne constituant pas des objets de contrebande de guerre. » Bulmerincq, *Le droit des prises maritimes*, R. D. I, 1878, p. 611 ; *Staatsarchiv*, vol. 32, n° 6453, p. 293.

les moyens défensifs ont fait plus de progrès que les moyens offensifs. La confirmation de cette vérité qu'avait déjà attestée la guerre franco-allemande, montre que l'Angleterre est invulnérable du côté de la mer, et qu'ainsi le droit de capture n'est pas, comme on l'a dit bien souvent, une condition *sine qua non* de l'existence de la Grande-Bretagne (1). — Pendant cette guerre, en vue de l'éventualité d'un conflit avec l'Angleterre, il fut question en Russie, en 1878, d'équiper une flotte de croiseurs pour harceler le commerce anglais et compenser ainsi le coup que porteraient au commerce russe les blocus de la flotte anglaise. Cette flottille de croiseurs devait être considérée et traitée comme partie intégrante de la flotte militaire (2).

153. — Il serait téméraire de songer à résumer d'un seul trait les enseignements divers et féconds qui se dégagent de cette esquisse historique : ils seront mis en relief dans la troisième partie. Il ne peut être ici question que de marquer sommairement la marche des idées, telle qu'elle ressort des faits exposés.

L'idée que la guerre est une lutte de tous contre tous (*bellum omnium contra omnes*), s'affirme d'abord d'une manière effrayante dans l'antiquité la plus reculée : l'humanité débute par les guerres d'extermination ; puis, viennent les guerres de pillage ; ensuite s'ouvre la période des guerres de conquête (3). Au moyen-âge, c'est avec beaucoup de difficulté et de lenteur que l'idée de la guerre publique se dégage de la guerre privée : quand l'État prend en main la direction de la guerre, il fait appel à la course, qui apparaît alors comme distincte à la fois de la guerre privée et de la piraterie ; la course est d'abord l'arme unique des guerres maritimes, et cette arme est dirigée surtout contre le commerce ennemi ; puis, l'État a pu se constituer une flotte ; alors la course en est devenue l'auxiliaire, et l'auxiliaire d'autant plus indispensable que la guerre maritime a affecté un caractère commercial aigu. Ce caractère commercial tient

(1) Rolin-Jaequemyns, R. D. I., 1878, p. 24-26.
(2) Bluntschli, *Mod. Volk.*, 1878, note sous l'art. 671, p. 379.
(3) Bluntschli, *Beuterecht*, p. 47-48 ; Cf. Rolin-Jaequemyns, R. D. I., 1877, p. 531-532.

à ce que Cauchy a pu appeler l'ancien régime des mers. La guerre de course cadrait à merveille avec « le pacte colonial, avec le commerce partout réduit en privilége, entravé par mille gênes, circonscrit et limité par des actes de navigation, par des tarifs inflexibles, par des prohibitions absolues (1). » La jalousie commerciale ne pouvait que fortifier et enraciner plus profondément encore cette idée instinctive, courir sus à la propriété privée ennemie partout où on la trouve, même sous pavillon neutre. Cependant même sous l'ancien régime des mers, ce droit du belligérant fut nié, et à la suite de bien des efforts, le principe du respect de la propriété ennemie sous pavillon neutre fut reconnu par tous les États, sauf la Grande-Bretagne. Aujourd'hui que « le commerce maritime apparaît comme un moyen de relier ensemble les intérêts de tous les peuples et comme une sorte de terrain neutre sur lequel ils s'unissent et se rapprochent » (2), la course a été abolie par l'Europe, et, à cette condition, l'Angleterre a reconnu l'immunité du pavillon neutre. Plus que jamais, la guerre est envisagée comme une relation d'État à État, et le vestige unique de l'idée du *bellum omnium contra omnes*, le droit de capture, est attaqué de tous les côtés : l'abolition en est réclamée, discutée au sein des Parlements, votée même par quelques-uns, pratiquée dans des guerres maritimes, inscrite dans le code d'une nation maritime et dans un traité conclu avec cette même nation par une puissance maritime de premier ordre.

On peut donc dire avec M. Bluntschli, que « la logique du développement historique doit forcément amener à reconnaître l'inviolabilité de la propriété privée ennemie sur mer, comme elle est déjà reconnue sur terre (3). L'accomplissement de cette réforme s'opère lentement et péniblement, mais d'une manière continue (4). »

(1) Cauchy, *Du respect de la propr. priv.*, p., 85.

(2) *Id.*, *ibid.*, p. 34.

(3) Nous n'avons pas marqué ce progrès de la guerre continentale : il date du milieu du XVIIIe siècle. Bluntschli, *op. cit.*, p. 47.

(4) Bluntschli, *Beuterecht*, p. 99. M. Bluntschli ajoute : « L'obstacle principal consiste dans la résistance de l'Angleterre. Cet obstacle disparaîtra lorsque l'Angleterre aura fait la douloureuse expérience que son commerce et sa richesse sont sérieusement exposés par le maintien de l'ancienne règle, et que sa marine militaire est hors d'état de les protéger. »

DEUXIÈME PARTIE

LA PRATIQUE ACTUELLE

154. — Bien que des guerres maritimes aient été faites dans lesquelles la propriété privée ennemie a été respectée de part et d'autre, à l'heure actuelle, la saisie de cette même propriété à la mer, sous pavillon ennemi, a encore l'autorité d'un principe ou d'une règle de droit positif.

Ce prétendu principe peut être ainsi formulé : toute propriété privée ennemie, cargaison et navire qui la porte, sous pavillon ennemi, rencontrée à partir de la déclaration de guerre jusqu'à la conclusion de la paix, à la haute mer ou dans les eaux territoriales des belligérants, est saisissable par les vaisseaux de guerre (ou par les corsaires, pour les États-Unis, l'Espagne et le Mexique) ennemis. La propriété saisie, conduite dans un des ports du capteur, est jugée par la juridiction des prises de ce capteur et déclarée de bonne prise sur validation de la saisie (1).

(1) M. Bluntschli, *Mod. Volk.*, Nordl., 1878. art. 665, p. 374, formule le droit de prise maritime de la façon suivante : « Quoique la guerre maritime soit dirigée contre l'État et non contre les particuliers, et que l'on dût, d'après le droit naturel et humain, respecter la propriété privée dans la guerre maritime comme dans la guerre continentale, la pratique actuelle de maintes puissances maritimes n'est pas d'accord avec ces principes, et les dites puissances reconnaissent encore aujourd'hui à la marine de guerre un prétendu droit de prise maritime à l'encontre des navires qui sont la propriété de ressortissants de l'État

Il s'agit de faire apparaître tout ce que contient cette formule. Ce n'est point chose aussi simple qu'il semble au premier abord, comme on pourra s'en apercevoir en parcourant les deux chapitres que nous consacrerons à cette étude : dans le premier chapitre, nous envisagerons le principe que toute propriété privée ennemie est saisissable sous pavillon ennemi, et nous en rechercherons la portée exacte ; dans le second, nous traiterons plus sommairement — car nous serons moins directement dans le cœur même de notre sujet, et il y aurait là matière à une étude spéciale, — de la juridiction chargée de prononcer sur la validité de la saisie, c'est-à-dire des tribunaux de prises.

ennemi et des marchandises trouvées à bord appartenant à ces personnes. » — On ne se contente pas de saisir la propriété privée ennemie à bord des vaisseaux ennemis : on fait prisonniers les équipages, en ne relâchant que les passagers qui ne sont ni militaires ni gens de mer. — Les sujets respectifs des États belligérants ne peuvent commencer entre eux : leur propriété engagée dans un commerce ennemi est de bonne prise, au même titre que la propriété ennemie.

CHAPITRE PREMIER

LE PRÉTENDU PRINCIPE QUE TOUTE PROPRIÉTÉ PRIVÉE EST SAISISSABLE SOUS PAVILLON ENNEMI, ET SA PORTÉE

155. — « Le principe de la saisie de la propriété privée ennemie sur mer, dit M. Calvo, soulève dans son application pratique de telles difficultés, fait naître un si grand nombre de questions contentieuses, et donne lieu à de telles divergences d'opinions aussi bien entre les publicistes qu'entre les États ou devant les cours de prises, qu'il est impossible de le définir avec précision sans entrer dans une étude approfondie des cas qui peuvent se présenter. Bien plus, le caractère des captures maritimes et le droit sur lequel elles se fondent altèrent notablement les règles de la législation civile quant au droit de propriété ; aussi arrive-t-il souvent que les sentences des juges spéciaux soient en contradiction manifeste avec celles que les tribunaux ordinaires rendraient en temps de paix (1). »

On pressent par là que la première question qui se pose naturellement : que peut-on saisir ? est à la fois la plus importante et la plus difficile : elle mérite la plus sérieuse attention. Cette première question résolue, il faudra répondre successivement à celles-ci : Qui peut saisir la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi ? Où peut-on la saisir ? A partir de quand (à ce propos, il sera parlé de l'*embargo* et de l'*indult*) et jusqu'à quand ? Comment s'opère et se constate la saisie ? Cette dernière question comprend l'étude des devoirs du croiseur et de ceux du capteur, du droit de détruire la prise, du droit de la réarmer et de l'employer pour les besoins de la guerre, du droit de la rançonner, enfin de la matière des reprises. — Un appendice spécial sera con-

(1) Calvo, *Droit int.*, 3e éd., III, 1880, § 1995, p. 253.

sacré à l'Italie, dont le Code de la marine marchande a consacré le principe de l'inviolabilité de la propriété privée ennemie sur mer.

I

Qu'est-ce qui est sujet à saisie ? — Détermination du caractère hostile.

156. — La propriété privée ennemie à la mer, soit le navire, soit la cargaison qu'il porte, est matière à saisie et à confiscation. Mais quand un navire est-il ennemi, quand une cargaison est-elle ennemie ? C'est la grande question de la détermination du caractère hostile, pour employer l'expression consacrée en Angleterre : question qu'il convient de traiter avec d'autant plus de soin qu'elle est en général négligée, malgré son importance capitale (1).

En principe, cargaisons et navires seront ennemis, s'ils appartiennent à des propriétaires ennemis. Il faut rechercher avant tout quels particuliers sont réputés ennemis par rapport à l'un ou à l'autre des États belligérants. Mais cela ne suffirait pas. Quant aux navires, il y a à considérer non-seulement leurs propriétaires, mais encore le droit au pavillon qu'ils portent. Quant aux marchandises, bien que le caractère en soit la plupart du temps déterminé par le caractère du propriétaire, il y a à se demander s'il n'existe pas des règles spéciales au point de vue du droit de la guerre. D'où la nécessité d'envisager successivement le caractère ennemi au point de vue des personnes, des navires et des marchandises ou cargaisons.

Nous exposerons la jurisprudence des Cours de prises des trois plus grandes puissances maritimes, la Grande-Bretagne, les États-Unis et la France ; puis nous nous deman-

(1) M. Hall, *International Law*, Oxford, 1880, Part III, ch. 6, § 168, p. 428, note 1, fait remarquer que les écrivains étrangers attachent en général peu d'attention aux questions relatives à la détermination du caractère ennemi : M. Hall ajoute que les écrivains anglais et américains ne font que reproduire les principes posés dans les décisions des Cours de prises des deux États.

derons où est la vérité, s'il y a sur ce point une règle de droit internationale bien établie et à peu près universellement admise, et, si nous trouvons qu'une telle règle n'existe pas, à quel système il conviendrait de s'attacher.

157. — Le système invariablement suivi par les Cours de prises françaises est remarquable par sa simplicité et par sa netteté. Est ennemi tout sujet de l'État ennemi, quel que soit son domicile : c'est la nationalité, non le domicile, qui détermine le caractère ennemi ou neutre de la personne. Nous avons constaté, dans l'esquisse historique (n° 143), le désaccord qui se fit jour sur ce point pendant la guerre franco-allemande entre les Instructions du ministre de la marine, en date du 25 juillet 1870, et la jurisprudence du Conseil des Prises : tandis que l'art. 10 de ces Instructions affirme que « la nationalité des maisons de commerce doit se déterminer d'après le lieu où elles sont établies », le Conseil des Prises jugea constamment, conformément à la jurisprudence traditionnelle des Conseils des Prises en France, que la qualité d'ennemi résulte non de la résidence commerciale, mais de la nationalité proprement dite. C'est ce désaccord qui explique peut-être que quelques auteurs français semblent parfois dire qu'en France c'est le domicile commercial, non la nationalité, qui détermine le caractère hostile (1).

158. — La décision qui semble avoir fixé la jurisprudence est celle du 13 fructidor an IX, dans l'affaire le *Hardy* contre la *Voltigeante* (2), par laquelle le Conseil des Prises jugea que le citoyen neutre qui fait le commerce en pays ennemi ne perd pas la qualité de neutre ; que le consul d'un État neutre auprès d'une nation ennemie est toujours considéré comme neutre, même s'il fait le commerce ; que les marchandises qui lui appartiennent doivent donc être considérées comme neutres, et non comme ennemies. En ce qui concerne la question de savoir si le consul d'une nation

(1) Notam. M. G. Louis, *Des dev. des particul. en temps de neutralité, J. Droit Int. privé*, 1877, p. 299. M. Louis invoque les Instructions du ministre de la marine : or, ces Instructions sont en contradiction flagrante avec la jurisprudence bien établie en France depuis 1800.

(2) Pistoye et Duverdy, *Traité des prises marit.*, éd. augm. 1859, I, p. 321-327. Cf. C. P., 27 pluviôse an X, la *Paix*, *Id.*, *ibid.*, p. 486-488.

neutre chez l'ennemi perd son caractère neutre en y faisant le commerce, elle ne pouvait être résolue autrement que cette question plus générale : un individu neutre d'origine, mais ayant son domicile et un établissement de commerce en pays ennemi, devient-il par cela seul ennemi ? Car, en tant qu'il fait le commerce, le consul n'est plus à considérer que comme un individu sans aucun caractère officiel : le Conseil résolut négativement la question spéciale, parce qu'il donna une solution négative à la question générale (1). Cette décision fut rendue conformément à l'avis du « ministre des relations extérieures ». Le commissaire du gouvernement Lacoste, tout en concluant « pour des raisons d'une importance supérieure », dans le sens de la lettre adressée par le ministre des relations extérieures au Conseil, qui l'avait consulté, opposa à l'opinion du ministre l'autorité de Grotius, des considérations d'ordre pratique qui n'échappent à personne, la jurisprudence anglaise, et l'art. 6 du règlement de 1778, dans lequel il croyait voir, mais à tort, que la simple translation du domicile en pays neutre suffit pour imprimer le caractère neutre pourvu qu'elle ait lieu trois mois avant la déclaration de guerre. Le Conseil ne se laissa point toucher par ces considérations. Sa décision était ainsi motivée : « La résidence en pays étranger n'empêche pas un individu d'appartenir au pays qui l'a vu naître ; pour ne plus tenir à sa patrie, il faut qu'il ait volontairement choisi une patrie nouvelle, et qu'elle l'ait régulièrement adopté ; sans cette renonciation de sa part à son ancienne patrie, sans cette adoption nécessaire, il est toujours ce qu'il était auparavant, ami des amis, ennemi des ennemis de sa patrie native ; lorsque cette patrie est neutre, il reste neutre lui-même, et doit jouir pour sa personne comme pour ses biens, de tous les avantages de la neutralité, parce que *les biens n'ont pas par eux-mêmes le caractère neutre ou hostile, mais prennent toujours celui dont se trouve revêtu leur propriétaire ;* d'ailleurs, la guerre n'étant point une relation d'homme à homme, ni des sociétés

(1) C'est pour cela que la jurisprudence anglaise et la jurisprudence américaine, qui donnent une solution affirmative à la question générale, résolvent affirmativement, comme nous le verrons, la question spéciale au consul (V. *inf.*, n° 170).

aux individus, mais bien des États entre eux, on ne peut forcer à y prendre part celui qui n'a pas manifesté la volonté expresse de s'incorporer à la puissance belligérante chez laquelle il habite ; les inconvénients, les abus que peut entraîner ce système, quelque graves qu'ils soient, sont plus que balancés par l'avantage que retire le monde commerçant de la protection et de la faveur accordées par les belligérants au commerce neutre, quelque part qu'il s'exerce ; les ennemis d'origine, quoique établis dans un pays neutre et y faisant le commerce sous la protection et le pavillon neutre, ne perdant point le caractère ennemi, il serait tout à la fois déloyal et contradictoire d'assimiler, suivant l'occasion et les chances variables de la guerre, les neutres d'origine à des ennemis, uniquement parce qu'ils résideraient et commerceraient en pays ennemi ; les publicistes, dans des temps déjà reculés, où la force tenait encore plus ou moins lieu du droit, ont bien pu énoncer des faits contraires et professer des principes opposés, mais les progrès successifs de la civilisation, le besoin, universellement senti, de l'accroissement et de la liberté des relations commerciales entre les peuples, en amenant des idées plus saines, ont fait prévaloir des idées plus libérales que le gouvernement s'empresse de proclamer aujourd'hui, comme le type de sa politique et le gage de son amour de l'humanité ; en reportant ces considérations sur l'espèce actuelle, on voit un propriétaire neutre d'origine, qui, par sa résidence en pays devenu momentanément ennemi, et par ses spéculations commerciales, n'a pu perdre les avantages de sa neutralité, avec d'autant plus de raison qu'y exerçant les fonctions de consul de sa patrie originaire, il n'a pas cessé de lui appartenir de fait et de droit, et, dans aucun cas, ni pour sa personne, ni pour son commerce qui en est inséparable, n'a pu être considéré comme ennemi. » Cette doctrine fut de nouveau affirmée par le Conseil, le 27 pluviôse an X, dans l'affaire la *Paix* (1).

(1) Il est remarquable que, dans ses conclusions, le commissaire du gouvernement donne la jurisprudence du Conseil comme bien fixée en ce sens : «Le dernier moyen du corsaire me paraît dénué de sens et de raison et *tout à fait éversif des décisions du Conseil*, sur le point de savoir si le consul neutre, en pays ennemi, devient ennemi. *En ne consi-*

159. — Nous ne pouvons citer aucune décision dans la guerre de Crimée ; en revanche, les décisions qui consacrent la doctrine exposée dans le jugement du 13 fructidor an IX, abondent pendant la guerre de 1870-1871.

Par décision du 31 décembre 1870, dans l'affaire le *Joan*, le Conseil des Prises jugea que la qualité de neutre ne résulte pas du seul fait d'un établissement commercial en pays neutre. « Considérant que pour les connaissements cotés 15 et 17, le chargeur est le sieur Cramer, qui ne justifie pas avoir perdu sa qualité de sujet allemand, mais que le destinataire E. W. Dieseldorff, d'origine hambourgeoise, a été naturalisé dans le Honduras britannique ; Considérant que les marchandises inscrites sur le connaissement coté 18, bien que chargées par Hunter et Cie, qui semblent être sujets neutres, sont consignées à Schrœder et Bœminger, commanditaires de la maison Schrœder de Hambourg, port ennemi ; Considérant que Schrœder et Bœminger sont tous deux d'origine allemande, et *qu'en principe on ne cesse pas d'appartenir à un pays parce qu'on réside dans un autre en vue d'y faire le commerce ;* Considérant que *pour ne plus tenir à sa patrie, il faut y avoir renoncé par l'adoption d'une patrie nouvelle, c'est-à-dire par la naturalisation, seule capable de donner l'intégralité des droits du citoyen ;* Considérant que, *de même qu'un neutre, malgré sa résidence en pays ennemi, ne perd pas de plein droit sa qualité neutre* (c'est une allusion évidente à la décision du 13 fructidor an IX), *la résidence commerciale d'un ennemi dans un port neutre, ne fait pas perdre à celui-ci sa qualité ennemie ;* Considérant que Schrœder et Bœminger, en réclamant comme consignataires les 15 balles couperose du connaissement coté 18 ne justifient pas avoir acquis par naturalisation la nationalité anglaise.... (1). »

Dans l'affaire le *Nicolaüs*, jugée le 12 janvier 1871, le Conseil accorda au réclamant d'une marchandise chargée sur ce navire un délai pour justifier de sa nationalité neutre,

dérant le consul que comme négociant, le Conseil a décidé la négative de la proposition.... prétendre que le commerce dans un pays ennemi donne le caractère d'ennemi à un neutre, c'est s'abuser étrangement. »

(1) Barboux, *Jurisprudence du Conseil des Prises pendant la guerre de* 1870-71, p. 104-105.

et accueillit la réclamation d'un citoyen colombien qui avait justifié de cette qualité ; dans ses conclusions, le commissaire du gouvernement mit la résidence commerciale sur la même ligne que la consonnance des noms et dit que celle-là, comme celle-ci, « peut bien être une présomption, mais non une preuve de nationalité (1). » Dans l'affaire le *Thalia*, par décision du 23 février 1871, le Conseil accorda un délai de trois mois aux sieurs Masset et Belgrano, de Montevideo, pour prouver leur nationalité neutre (2). Enfin la décision rendue le 7 janvier 1871 dans l'affaire le *Laura-Louise*, porte : « Considérant que, d'après la lettre et l'esprit de la Déclaration du 16 avril 1856, les ayants droit aux marchandises capturées sous pavillon ennemi ne sont fondés à en revendiquer la restitution qu'à la condition de prouver simultanément leur droit de propriété et *leur qualité de sujets neutres* ; Considérant enfin qu'en matière de prises cette double justification ne saurait être déduite *de plano*, ni de la seule qualité de chargeur ou de consignataire, *ni du simple fait de la résidence en pays neutre des réclamateurs de la marchandise saisie, puisqu'il n'en résulte pas nécessairement acquisition de nationalité, et que les établissements de commerce formés au dehors ne peuvent jamais être considérés comme ayant été faits sans esprit de retour* (3). »

160. — Mais, si la règle constante de la jurisprudence française est que pour la détermination du caractère hostile, il faut s'attacher aux principes généraux sur la possession, l'acquisition et la perte de la nationalité (4), il ne s'ensuit pas que le citoyen d'un État ennemi n'ait qu'à se faire naturaliser en pays neutre pendant la guerre ou peu auparavant pour échapper aux conséquences de sa qualité d'ennemi. En l'absence de toute disposition de la loi française à cet égard,

(1) Barboux, *op. cit.*, p. 108-113.
(2) *Id.*, *ibid.*, p. 116-117.
(3) *Id.*, *ibid.*, p. 120.
(4) Parmi les rares auteurs qui traitent la question, Asher, *Essai concern. les principes à poser pour le droit marit. int. de l'avenir*, p. 35-38, et M. Calvo, *Droit int.*, 3e éd., III, 1880, § 1694, p. 64-65, reconnaissent que telle est la règle française. Il en est de même de M. Hall, *Int. Law*, 1880, § 168, p. 432, à propos de la décision relative au consul neutre faisant le commerce en pays ennemi.

la jurisprudence eût appliqué la maxime *fraus omnia corrumpit*, et tenu pour non avenues les naturalisations *mala fide*. Mais la loi a prévu les fraudes et y a coupé court par une mesure préventive et péremptoire. L'art. 6 du règlement du 26 juillet 1778 dispose qu'« on n'aura pas égard aux passeports accordés par les puissances neutres ou alliées, tant aux propriétaires qu'aux maîtres des bâtiments, sujets des États ennemis de Sa Majesté, s'ils n'ont été naturalisés ou s'ils n'ont transféré leur domicile dans les États des dites puissances, trois mois avant le 1er septembre de la présente année ; et ne pourront les dits propriétaires et maîtres de bâtiments, sujets des États ennemis, qui auront obtenu les dites lettres de naturalité, jouir de leur effet, si, depuis qu'elles ont été obtenues, ils sont retournés dans les États ennemis de Sa Majesté pour y continuer leur commerce (1). » Aux termes de cette disposition, empruntée au règlement de 1744 (le règlement de 1704 contenait une disposition analogue, mais exigeait seulement que la naturalisation fût antérieure *à la déclaration de guerre*), le caractère de sujets neutres est reconnu aux individus de la nation ennemie, qui ont été naturalisés neutres trois mois avant la déclaration de guerre, ou qui l'ont été dans ces trois mois, mais ont transféré leur domicile dans le pays neutre avant le délai trimensuel, ou enfin qui ont été naturalisés depuis la déclaration de guerre, mais avaient, toujours trois mois avant la déclaration de guerre, transféré leur domicile dans le pays où ils ont été naturalisés (2). Mais, si les individus naturalisés

(1) Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, I, p. 503.

(2) Tel nous paraît être le sens de l'art. 6 précité. C'est le sens que lui donnent MM. Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, I, p. 504. Le tribunal de cassation, par arrêt du 18 Thermidor an VII, (Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, I, p. 505), admit que le règlement de 1778 exigeait le concours et de l'habitation et de la naturalisation, vu sa conformité au règlement de 1704 et de 1744, dont il ne différait que parce qu'il « exprimait la réunion de ces deux conditions par la particule *ou* au lieu de la conjonctive *et* » dans ce membre de phrase : *s'ils n'ont été naturalisés* ou *s'ils n'ont transféré leur domicile*. D'autre part, le rapporteur Lacoste, dans l'affaire déjà citée le *Hardy* contre la *Voltigeante* interpréta le règlement de 1778, en ce sens que la simple translation de domicile en pays neutre suffisait pour imprimer le caractère neutre à un ennemi. — Nous persistons à croire que l'art. 6 du règlement de 1778 a toujours en vue une naturalisation : la fin de l'art. 6 le prouve péremptoirement ; « et ne pourront les dits propriétaires et maîtres de bâti-

neutres dans un des cas où la loi reconnaît la validité de leur naturalisation, retournent en pays ennemi pour y faire le commerce, ils seront toujours considérés comme ennemis, malgré les passeports neutres qu'ils produiront.

161. — L'art. 6 du règlement de 1778 ne vise que les propriétaires de navires, et les maîtres de ces mêmes navires, c'est-à-dire les capitaines (et les équipages par identité de raison); la présomption de fraude qu'il consacre est étrangère aux propriétaires de cargaisons : s'il s'agit d'apprécier le caractère de marchandises appartenant à un sujet d'origine ennemie naturalisé neutre pendant la guerre ou *imminente bello*, le droit commun reprendra son empire et le caractère neutre du propriétaire ne pourra être méconnu que si la naturalisation est frauduleuse. Il serait à désirer qu'il en fût de même quant aux capitaines et aux équipages, et quant aux propriétaires de navires : le gouvernement français semble bien attester l'intention de laisser sommeiller l'art. 6 précité : l'art. 7 des Instructions complémentaires du ministre de la marine, en 1870, porte que « lorsqu'il résulte de l'examen des pièces de bord que depuis la déclaration de guerre..... la nationalité des propriétaires d'un bâtiment a été modifiée par naturalisation..., il y a lieu de procéder avec la plus grande attention, et de s'assurer que cette opération a été exécutée de bonne foi, et non dans le seul but de dissimuler une propriété réellement ennemie (1). »

162. — Quant aux marchandises, elles revêtent le caractère de leur propriétaire : c'est un principe universellement admis. La jurisprudence française n'y apporte aucune exception ni restriction d'aucune sorte : elle n'admet pas que les biens puissent avoir par eux-mêmes un caractère hostile, et être considérés comme ennemis malgré le caractère

ments, sujets des États ennemis, *qui auront obtenu les dites lettres de naturalité...* » Voici donc l'économie de l'art. 6 : Toute naturalisation acquise en pays neutre pendant la guerre ou dans les trois mois qui la précèdent, est non avenue ; cependant cette naturalisation acquise pendant la guerre ou dans les trois mois qui la précèdent sera reconnue valable, s'il y a eu transfert de domicile dans le pays neutre trois mois avant la déclaration de guerre : ce transfert de domicile, font remarquer MM. Pistoye et Duverdy, a paru au législateur une indication de la volonté sérieuse que le sujet ennemi pouvait avoir d'abdiquer sa nationalité primitive, pour adopter celle de la puissance chez laquelle il vivait.

(1) Barboux, *op. cit.*, Ann. n° 2, p. 150.

neutre du propriétaire : ce propriétaire est-il citoyen neutre, il ne saurait être réputé ennemi quant à tels ou tels de ses biens. *Les biens n'ont pas par eux-mêmes de caractère neutre ou hostile, mais prennent toujours celui dont se trouve revêtu leur propriétaire*, disait la décision précitée du Conseil des Prises, dans l'affaire le *Hardy* contre la *Voltigeante*. Jamais les Cours de prises françaises n'ont admis qu'une marchandise inoffensive pût avoir un caractère ennemi, en raison de son origine ou de son emploi : le caractère des biens est indissolublement lié à celui de la personne. Nous constaterons qu'il en est tout autrement aux yeux des Cours de prises anglaises et américaines.

Suivant l'usage général, les marchandises embarquées en vertu d'un contrat ou d'un ordre régulier pour compte et aux risques du destinataire, sont considérées comme la propriété de celui-ci. Mais la convention peut déroger à cet usage général, ou un usage contraire peut exister dans certains pays : ainsi, les parties peuvent convenir que les marchandises ne passeront sur la tête du destinataire qu'à leur arrivée, ou qu'elles voyageront aux risques de l'expéditeur. En temps de guerre maritime, s'il a été convenu entre les parties que la cargaison restera la propriété de l'expéditeur neutre jusqu'à son arrivée à destination, pour devenir seulement au moment de la délivrance la propriété du consignataire ennemi, la jurisprudence française ne considèrera pas, comme le fait la jurisprudence anglaise, cette convention comme non avenue : elle recherchera à qui appartient la marchandise en cours de voyage, et ne condamnera cette marchandise que si elle appartient à un propriétaire ennemi ; de la sorte, la marchandise adressée à un consignataire ennemi échappera à la confiscation, s'il a été convenu que la propriété reposerait sur la tête de l'expéditeur neutre jusqu'à l'arrivée à destination. En un mot, la jurisprudence française s'attache en temps de guerre aux règles applicables en temps de paix, et laisse toute latitude aux conventions, toujours sous réserve de la règle *fraus omnia corrumpit*. Il n'est jamais venu à l'esprit des juges de prises français qu'il pût en être autrement : aussi, ne sommes-nous en mesure de citer aucune décision constatant *in terminis* la doctrine française ; mais cette doctrine résulte de l'en-

semble des motifs des décisions rendues par les Conseils des Prises, notamment dans la guerre de Crimée et dans la guerre franco-allemande : le Conseil demande qu'on lui fournisse la preuve de la propriété de la marchandise, cette propriété pouvant reposer sur la tête du chargeur aussi bien que sur celle du consignataire (1). Seulement, suivant une règle universellement admise, la jurisprudence française maintient que la marchandise chargée à bord d'un navire ennemi est présumée ennemie : la neutralité doit donc en être démontrée par le réclamant, ou à tout le moins résulter des pièces que le Conseil a sous les yeux (2). Mais comment la neutralité de la cargaison pourra-t-elle être démontrée ? Toutes sortes de preuves seront-elles admises ? Aux termes des art. 2 et 11 du règlement du 26 juillet 1778, la neutralité des marchandises doit être établie par les pièces trouvées à bord. Or, la neutralité d'une marchandise est un fait complexe : une marchandise est neutre quand elle appartient à un citoyen d'un État neutre : celui qui réclame une marchandise devra donc démontrer qu'il en est propriétaire, et, de plus, qu'il est sujet neutre. La jurisprudence la plus récente a admis que la propriété de la marchandise ne pourra être

(1) On peut invoquer en ce sens les motifs (on voudra bien remarquer que nous ne disons pas le dispositif, car le chargement avait été fait avant toute prévision de guerre) de la décision du Conseil des Prises du 7 janvier 1871, dans l'affaire le *Laura-Louise* : « Considérant qu'en matière de prises la justification de la propriété ne saurait être déduite *de plano de la seule qualité de chargeur ou de consignataire.* » Barboux, *op. cit.*, p. 120. — M. Calvo, *Droit int.*, 3e éd., III, 1880, p. 256, § 1998, constate qu'en France « le Conseil des Prises s'inspire exclusivement des règles tracées par les art. 100 et 107 du code de commerce pour résoudre la question de propriété des marchandises en cours de voyage. » M. Calvo ajoute que c'est ce que le Conseil a fait, notamment lors de la guerre de Crimée. — M. Hall, *Int. Law.*, p. 436, § 172 *in fine*, après avoir exposé la pratique anglaise, dit que la pratique française *paraît* différente. Nous nous croyons en droit d'être plus affirmatif.

(2) Nous avons cité, dans l'esquisse historique, des décisions rendues sur ce point par le Conseil des Prises en 1870-1871. (V. *sup.*, p. 145, n° 144) C'est la jurisprudence constamment suivie en France : on peut citer, pour en argumenter *a fortiori*, une décision du Comité de salut public du 8 frimaire an III, par laquelle il fut jugé que les marchandises sans destinataires connus, chargées par des neutres à destination d'un port ennemi, saisies sous pavillon neutre, même avec des marchandises reconnues de propriété neutre, sont réputées ennemies et doivent être déclarées de bonne prise. (Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, I, p. 357-359).

établie qu'à l'aide de pièces trouvées à bord, mais que la nationalité neutre du propriétaire pourra être prouvée de toute manière : le Conseil des Prises, en 1870-1871, a fréquemment imparti un délai aux réclamants pour justifier de leur nationalité neutre (1).

163. — En ce qui concerne les navires, « la nationalité, dit l'article 10 des Instructions du ministre de la marine en date du 25 juillet 1870, ne dérive pas seulement de celle de leurs propriétaires, mais encore de leur droit légitime au pavillon qui les couvre. » — Chaque État détermine à quelles conditions les navires marchands auront le droit d'arborer son pavillon, en d'autres termes, à quelles conditions est subordonnée la nationalité des navires de commerce de cet État. C'est aux actes, lois ou statuts, émanés du pouvoir législatif de chaque pays qu'il faut se référer pour trancher la question de la nationalité des navires de commerce (2). Au premier abord, il semble que les tribunaux de prises français ne peuvent pas consacrer cette règle à la fois rationnelle, équitable et nécessaire, à cause de l'article 9 du règlement de 1778, ainsi conçu : « Seront de bonne prise tous bâtiments étrangers sur lesquels il y aura un subrécargue marchand, commis ou officier-major d'un pays ennemi de Sa Majesté, ou dont l'équipage sera composé, au-delà du tiers, de matelots sujets des États ennemis de Sa Majesté, ou qui n'auront pas à bord le rôle d'équipage arrêté par les

(1) Nous avons cité le *Nicolaüs* (Barboux, *op. cit.*, p. 108-113), le *Thalia* (*Id.*, *ibid.*, p. 116-117), le *Paul-Auguste* (*Id.*, *ibid.*, p. 93-96). — Nous n'avons pas parlé de la question du transfert *in transitu*, qui a une si grande importance en Angleterre et aux États-Unis. M. Hall, *Int. Law.*, p. 436, § 171, fait remarquer à cet égard que la question ne se posa pas en France, tant que ce pays ne reconnut pas la liberté des biens neutres sous pavillon ennemi, c'est-à-dire jusqu'à la Déclaration de Paris. « La vente d'un vaisseau ne pouvant jamais être valable pendant la guerre, les biens ennemis à bord d'un vaisseau ennemi restaient nécessairement sujets à capture ; et les biens ennemis en cours de voyage et de transport par un neutre, étant protégés par le pavillon, on n'avait pas à considérer l'effet de la vente. » Aujourd'hui, la question pourrait se poser au cas de marchandises primitivement ennemies à bord de vaisseaux ennemis vendues *in transitu* à des neutres : nous ne croyons pas qu'un Conseil des Prises français considérât *prima facie*, indépendamment de toute idée de fraude, cette vente comme non avenue.

(2) Ortolan, *Règles int. ou Diplomatie de la Mer*, 4e éd., I, liv. II, ch. IX, p. 171.

officiers publics des lieux neutres d'où les bâtiments seront partis. » Mais il n'en est rien : tout navire doit être à même de faire preuve de sa nationalité : or, comme le font remarquer MM. Pistoye et Duverdy, l'article 9 précité ne statue que pour les cas où la neutralité d'un navire saisi est douteuse ; il dispose que, si la nationalité de ce navire n'est pas prouvée autrement, elle ne pourra l'être par la composition de l'équipage et par le rôle d'équipage qu'à de certaines conditions. C'est ce qu'a démontré Portalis, dans de remarquables conclusions données dans l'affaire le *Pégou* contre les frégates la *Bravoure* et la *Cocarde* (1).

164. — Si c'est la loi particulière de chaque puissance qui doit déterminer la nationalité du bâtiment, il peut arriver — et il arrive en fait (2), — qu'un navire de commerce ait le droit de porter le pavillon d'un État, quoiqu'il appartienne pour partie à des citoyens étrangers. Ainsi, un bâtiment de commerce battant pavillon neutre appartient pour partie à des sujets ennemis. Pourra-t-il être saisi, condamné, et vendu, afin que la part du prix représentant la propriété ennemie soit adjugée au capteur ? La question ne s'est jamais, que nous sachions, posée en France, en ces termes, parce que jamais un croiseur ou même un corsaire français ne s'est permis de saisir un bâtiment ayant le droit de porter le pavillon neutre, sous prétexte que des sujets ennemis en étaient copropriétaires : une telle saisie, si elle était validée, serait, au premier chef, une insulte infligée au pavillon neutre. Mais si un navire battant pavillon ennemi appartient pour partie à des citoyens d'un pays neutre, que décider ? Sera-t-il condamné pour le tout, ou les droits des neutres seront-ils réservés ? La question s'est présentée, quoique indirectement, devant le Conseil des Prises, dans la guerre franco-allemande : le trois-mâts le *Turner*, navire prussien, ayant été capturé par l'aviso le *d'Estrée*, MM. Hoffmann, courtiers de navires à Londres, demandèrent que, le navire

(1) Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, II, p. 31 ; V. les conclusions de Portalis, *Id.*, *ibid*,, II, p. 51-56.

(2) V. les conditions de la nationalité des bâtiments pour les différents États dans Ortolan, *op. cit.*, 4e éd., I, Ann. C, p. 383-404. Cf. le tableau que donne M. Barboux, *op. cit.*, p. 156-157, et Calvo, *Droit int.*, 3e éd., II, 1880, § 842-§ 871, p. 103-112.

une fois vendu, il leur fût réservé sur le prix une somme de 12.000 thalers, montant d'une créance hypothécaire constatée par un titre authentique qui fut trouvé à bord du *Turner*. Le Conseil, par décision du 22 décembre 1870, rejeta cette réclamation, « Considérant que les sieurs Hoffmann et Cie, courtiers à Londres, ont introduit devant le Conseil une réclamation tendant au recouvrement d'une somme de 12.000 thalers par eux prêtée au propriétaire du navire à 6 °/₀ d'intérêt, le dit prêt garanti par une deuxième hypothèque sur le navire ; Considérant que ce prêt et la garantie spéciale qui lui est donnée, conformément à la législation prussienne, paraissent en effet résulter des pièces de bord ; mais attendu que *la propriété du navire, au point de vue de l'exercice des droits de la guerre, est absolument indivisible* ; que ce principe est admis d'une façon constante par les tribunaux maritimes de tous les peuples de l'Europe, et, notamment, par la cour d'Amirauté anglaise ; qu'ainsi le sujet neutre copropriétaire d'un navire naviguant sous pavillon ennemi et ayant droit à porter ce pavillon, ne peut, si ce navire est capturé, revendiquer contre le capteur sa part de copropriété ; qu'en supposant même que l'hypothèque, permise par la loi prussienne sur le navire, pût être, comme l'hypothèque constituée par les lois françaises, considérée comme un démembrement de la propriété, cette hypothèque ne pourrait apporter aucun obstacle à l'exercice absolu des droits de la guerre (1). » Cette décision ne nous paraît reposer sur aucune raison sérieuse ; tout au plus peut-on alléguer en sa faveur les considérations d'utilité pratique et les craintes de simulations sur lesquelles s'appuie la décision de la cour d'Amirauté anglaise du 15 août 1854.

(1) Barboux, *op. cit.*, p. 71-77 : les conclusions conformes du commissaire du gouvernement étaient appuyés sur des motifs tout à fait inadmissibles que le Conseil ne s'est pas appropriés. — Nous ne mentionnons pas le cas du navire prussien *Nord-Deutschland*. Un sujet anglais réclama une part de copropriété dans ce navire ; mais sa réclamation fut écartée par une fin de non-recevoir, vu qu'il ne produisit aucune pièce à l'appui de sa demande, que celle-ci était contredite par les pièces de bord, qu'enfin elle était incompatible avec les lois allemandes, qui exigeaient qu'un bâtiment fût la propriété exclusive de sujets allemands pour avoir le droit d'arborer le pavillon de la Confédération. Barboux, *op. cit.*, p. 70-71.

Il peut même arriver qu'un navire marchand ait le droit de porter le pavillon d'un État, bien que des étrangers seuls en soient propriétaires : ainsi, en Colombie, un bâtiment de commerce peut être en droit de porter le pavillon colombien, quoique appartenant exclusivement à des étrangers, et quoique naviguant avec un équipage composé exclusivement d'étrangers : c'est un cas extrême, comme le dit M. Hall (1) ; si larges que soient les lois de la marine marchande d'un pays, elles vont rarement jusque-là. Que faudrait-il décider si, la Colombie étant neutre, un navire battant pavillon colombien, appartenait à des sujets ennemis, ou, si, la Colombie étant en guerre, un navire portant le pavillon colombien, était la propriété exclusive de sujets neutres ? La question ne laisserait pas que d'être fort embarrassante : elle ne s'est pas encore posée devant les Conseils des Prises français.

Une question plus pratique, et qui s'est présentée, est celle-ci : on sait que la Confédération Suisse interdit aux armateurs suisses d'arborer le pavillon fédéral, d'où la nécessité pour eux d'emprunter un pavillon étranger ; qu'adviendra-t-il, si un navire suisse a emprunté en temps de paix le pavillon d'une puissance qui, à un moment donné, se trouve engagée dans une guerre ? La question s'est posée pendant la guerre de 1870-1871, avec cette circonstance éminemment favorable qu'il s'agissait d'un navire appartenant à la Société protestante des Missions de Bâle et que ce navire était destiné au service des missions. Voici les faits, tels qu'ils résultent de la cause et tels que les expose M. Bluntschli : « La Société protestante des Missions de Bâle était propriétaire d'un navire chargé d'entretenir des relations avec les missions évangéliques de l'Afrique occidentale. La Confédération Suisse ayant interdit aux armateurs suisses d'arborer le pavillon fédéral, la société bâloise avait obtenu, après de longues négociations, l'autorisation de faire naviguer son navire sous pavillon hanovrien, puis, à partir de 1866, sous pavillon allemand, à la condition qu'un prête-nom allemand fût désigné comme propriétaire dans les re-

(1) Hall, *Int. Law*, p. 433, note 1. Cf. Calvo, *Droit int.*, 3e éd., II, 1880, § 862, p. 110.

gistres du port de Brême. Ce navire, la *Palme*, était en mer au moment de la déclaration de guerre entre la France et l'Allemagne (19 juillet 1870), et le gouvernement français fut officiellement informé de l'état des choses. En janvier 1871, la *Palme* fut capturée dans la Manche et conduite à Dunkerque. Le commandant du port la relâcha sous caution. La question de la validité de la prise fut tranchée en faveur du capteur par le Conseil des Prises de Bordeaux. La Société bâloise des Missions interjeta appel devant le Conseil d'État français, et obtint gain de cause. La prise fut annulée par les motifs suivants : *a)* la Confédération Suisse interdit d'arborer le pavillon suisse ; il y a donc, pour les Suisses propriétaires de navires, force majeure, et obligation d'emprunter un pavillon étranger. *b)* L'équité exige qu'en dérogation aux principes des règlements français que le capteur doit tenir compte des seuls papiers de bord, les neutres soient autorisés à fournir les preuves de leur droit de propriété. *c)* Cette preuve ayant été fournie, et tous les soupçons de mauvaise foi étant écartés, la *Palme* est acquittée. » « Cette décision du Conseil d'État français, ajoute M. Bluntschli, semble donc admettre que sous certaines conditions, et lorsque toute apparence de dol est inadmissible, l'État peut, pour des motifs d'équité, étendre aux navires même le principe proclamé par le traité de Paris que la marchandise neutre n'est pas saisissable sous pavillon ennemi (1). » Il nous semble que, dans l'espèce, la question n'aurait pas dû soulever de doutes sérieux, à cause du caractère spécial du navire la *Palme* : ce navire eût-il appartenu à une société allemande des missions, nous pensons qu'on eût dû le respecter, par analogie de la règle qui est admise en faveur des bâtiments scientifiques. Il y avait d'autant moins lieu d'hésiter, que le gouvernement français avait été averti de la destination particulière de ce navire et du fait que, malgré sa neutralité, il portait le pavillon de la Confédération de l'Allemagne du Nord. Mais il faut, croyons-nous et comme le donnent à entendre les motifs de la décision du Conseil

(1) Bluntschli, *Droit des gens mod.*, trad. Lardy, 2e éd., Paris, 1874, art. 695, note 2, p. 443-444. V. la décision du C. d'État dans Dalloz, 1872, 2, p. 94.

d'État, aller plus loin et admettre que, quand tout soupçon de fraude est écarté, les vaisseaux suisses sous pavillon ennemi devront être respectés : c'est une nécessité pour ces vaisseaux d'arborer un pavillon étranger : aussi, pour eux, appliquerons-nous par une interprétation extensive et équitable l'art. 3 de la Déclaration de Paris, qui consacre la franchise de la marchandise neutre sous pavillon ennemi. Hors ce cas exceptionnel où des citoyens d'un pays sont dans la nécessité de mettre leurs navires sous la protection d'un pavillon étranger, il est constant que le fait de naviguer sous le pavillon ennemi, avec un passeport ou une licence de l'ennemi, rend le navire passible de saisie et de confiscation.

165. — Nous aurons terminé l'exposé de la jurisprudence française, en ce qui concerne la détermination du caractère hostile, quand nous aurons examiné le cas où un navire marchand ennemi a été vendu à des neutres pendant la guerre. La validité d'une telle vente sera-t-elle reconnue par un Conseil des Prises français ?

Il importe de faire remarquer tout d'abord que la question ne se pose pas, si l'acheteur est sujet d'un État qui interdit à ses nationaux l'achat de navires ennemis. Ainsi, la Russie défend aux sujets russes d'acheter en temps de guerre des vaisseaux aux sujets des puissances belligérantes : c'est ce que porte l'art. 9 de l'ordonnance du 8/19 mai 1780, concernant la navigation du pavillon marchand de Russie ; après avoir dit que « les vaisseaux qui s'achèteraient en temps de guerre de sujets des puissances belligérantes s'exposeraient à beaucoup de désagréments », cet article ajoute : « En conséquence, dès à présent et aussi longtemps que la présente guerre maritime durera, l'on ne pourra les acheter pour d'autre usage que pour naviguer sur la Baltique ou dans la mer Noire (1). » La Suède n'admet pas non plus de pareils achats : « Quant aux navires que nos sujets auraient achetés dans les pays des puissances belligérantes et de leurs sujets, il ne leur sera pas accordé de naturalisation pendant la durée de la guerre », porte le

(1) Martens, R., II, p. 79 : R. 2, III, p. 274 (on sait que l'indication R. 2 désigne la 2e éd. du Recueil des traités de Martens) ; Cf. Bulmerincq, *Le droit des prises maritimes*, R. D. I, 1878, p. 613; 1879, p. 608.

§ 1 du règlement suédois concernant la neutralité du 21 janvier 1804 (1).

Mais bien des États, la plupart sans doute, admettent en temps de neutralité, moyennant une sorte de naturalisation, le navire marchand ennemi acheté pendant la guerre par leurs sujets à arborer le pavillon national (2). Le belligérant reconnaîtra-t-il à ce navire la qualité de navire neutre? On sait comment la question est résolue en France : l'art. 7 du règlement du 26 juillet 1778, dont nous avons donné le texte dans l'esquisse historique (n° 50) et qui ne fait que reproduire l'art. 7 du règlement du 23 juillet 1704 et l'art. 10 de celui du 21 octobre 1744, dispose que la vente antérieure à la déclaration de guerre et justifiée par acte authentique est seule valable (3). L'art. 7 a été constamment appliqué par les Conseils des Prises : le texte en est trop précis et trop catégorique, pour qu'il pût être écarté ou même mitigé dans son application. Dans les guerres de la République et de l'Empire, on peut citer les décisions du Conseil des Prises du 17 floréal an IX dans l'affaire l'*Élisabeth* contre le *Furet*, et du 30 prairial an XIII dans l'affaire le *Hoabet* contre l'*Heureux*, ainsi que les décisions du Conseil d'État du 18 août 1807 et du 24 avril 1808 (4). Dans la guerre de Crimée, un certain nombre de vaisseaux russes furent vendus à des neutres, et le Conseil des Prises eut assez fréquemment à appliquer l'art. 7 du règlement de 1778 : chose bien remarquable, dans les trois cas que nous allons citer, le Conseil eût pu se passer du secours de l'art. 7, et annuler la vente

(1) Martens, *Suppl.*, III, p. 547; R. 2, VIII, p. 113 ; Cf. Bulmerincq, *op. cit.*, R. D. I, 1878, p. 218.

(2) En ce qui concerne les États-Unis, V. l'avis de l'*attorney* général Cushing du 7 août 1854 et celui de mai 1855, dans Bulmerincq, *op. cit.*, R. D. I, 1878, p. 644-645 ; R. D. I., 1879, p. 608-609.

(3) Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, II, p. 1-2. — La législation russe est conforme sur ce point à la législation française : l'art. 8 de l'ukase du 1er août 1809 décide que « tout navire de construction ennemie ne sera pas reconnu neutre ou ami, si parmi ses documents il ne se trouve pas un acte certifié en justice, qui prouve que la vente ou la cession en a été faite avant la déclaration de guerre. Dans le cas contraire, le navire et la cargaison seront confisqués au profit de la Couronne. » Martens, N. R., I, p. 486.—L'art. 8 du règlement de 1776 excepte de la disposition de l'art. 7 les prises ennemies vendues à des sujets neutres Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, II, p. 17 sqq.

(4) Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, II, p. 11-12 ; I, p. 329 ; II, p. 9 ; 9-10.

ou la cession comme frauduleuse ou simulée. Dans l'affaire l'*Orione* contre l'*Averne*, jugée le 28 octobre 1854, le Conseil des Prises déclara de bonne prise le navire l'*Orione*, d'origine russe, parti d'Odessa sous pavillon toscan et capturé près de Livourne par l'*Averne*, parce que, fut-il constaté, la vente prétendue qu'on alléguait avoir été consentie le 26 janvier 1854 à un banquier toscan en relations habituelles avec la Russie, était simulée : la simulation résultait d'un ensemble de circonstances qui ne laissaient guère place au doute, et la décision du Conseil eût été la même, sans l'art. 7 du règlement de 1778 (1). Il y avait aussi, nous semble-t-il, assez de raisons de ne pas croire à la sincérité de la vente alléguée, pour que le Conseil, indépendamment de l'art. 7, condamnât le navire le *Christiane*, d'origine russe, qui avait porté le pavillon russe sous le nom de *Veljet* jusqu'au 9 mars 1854, et avait pris le nom de *Christiane* et le pavillon danois le 14 mars (2). On peut en dire autant du navire l'*Alexandre I*, qui avait navigué sous pavillon russe jusqu'en juillet 1853 ; à cette date, postérieure à la rupture des relations diplomatiques entre la Russie et la Porte et à l'envahissement des provinces danubiennes par les armées russes, il prit, étant alors à Odessa, à la place du pavillon russe, le pavillon ionien, pour ne plus quitter ce dernier jusqu'au moment de sa saisie : il avait été vendu le 13 juillet 1853 par son propriétaire russe, le sieur Mavro, à un sieur Elie Panaï, se prétendant né à Céphalonie, mais en fait négociant établi à Livourne où il était le gérant et l'associé de la maison Alexandre Mavro et Cie (3).

(1) Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, II, p. 499-501 ; Cf. Calvo, *Droit int.*, 3e éd. III, 1880, § 2012, p. 265.

(2) Le *Christiane* fut déclaré de bonne prise par décision du 25 novembre 1854. Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, II, p. 503-505. Sur appel interjeté par le capitaine et les armateurs, le Conseil d'État décida le 13 janvier 1855, avons-nous vu dans l'esquisse historique (V. *sup.*, p. 110, n° 108), que l'appel des décisions du Conseil des Prises devait être porté devant l'assemblée générale du Conseil d'État et non devant la section du contentieux. Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, II, p. 517-518. Cf. Calvo, *op. cit.*, III, § 2013, p. 265.

(3) Décision du C. P. du 13 janvier 1855, condamnant l'*Alexandre I*. Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, II, p. 520-521. — Ces trois décisions furent rendues sur les conclusions conformes de M. de Clercq, commissaire du gouvernement. — Dans la guerre de 1870-1871, aucun cas de ce genre ne

166. — Autant la pratique française est nette et simple, autant la jurisprudence des Cours de prises anglaises et américaines est compliquée et casuistique. C'est ici surtout qu'il importe de distinguer avec soin la personne, le navire et la cargaison, parce que la jurisprudence anglaise et la jurisprudence américaine admettent que si, en général, le caractère national du navire et de la cargaison est déterminé par celui du propriétaire, cargaison et navire peuvent avoir un caractère hostile indépendamment du caractère national du propriétaire.

167. — Pour déterminer le caractère hostile des personnes, la jurisprudence anglaise et la jurisprudence américaine s'attachent au domicile : un individu domicilié dans le pays ennemi sera traité en ennemi ; un individu domicilié dans un pays neutre sera traité en neutre. (1) Qu'est-ce qui constitue le domicile, au point de vue des droits de la guerre (*for belligerent purposes*) ? On peut dire qu'une personne est domiciliée dans un pays, quand elle y réside dans des circonstances qui autorisent à présumer raisonnablement qu'elle entend en faire son unique ou son principal lieu de résidence pendant un temps illimité (*animus manendi*) (2). Mais quelles sont les circonstances qui feront naître cette

se présenta, à notre connaissance. Il est remarquable que dans ses Instructions complémentaires, art. 7, le ministre de la marine s'exprime comme si le règlement de 1778 n'existait pas. « Lorsqu'il résulte de l'examen des pièces de bord que depuis la déclaration de guerre la nationalité du navire antérieurement ennemi a été changée par une vente faite à des neutres..., il y a lieu de procéder avec la plus grande attention et de s'assurer que cette opération a été exécutée de bonne foi et non dans le seul but de dissimuler propriété réellement une ennemie. » Mais cela ne tire pas à conséquence, si ce n'est comme indice des dispositions du gouvernement français.

(1) C'est à cette règle, posée par la jurisprudence anglaise, que se réfère l'*Order in Council* du 29 mars 1854, ainsi conçu : « Her Majesty is pleased by and with the advice of her Privy Council, to order and it is thereby ordered, that general reprisals be granted against the ships, vessels, and goods of the Emperor of all the Russies and of his subjects *and others inhabiting* within any of his countries, territories, or dominions. » Twiss, *The Law of Nations, War*, Londres et Oxford, 1875, ch. VIII, § 153, p. 304.

(2) Wildman, *Institutes of international law*, Londres, 1849-1850, II, p. 40 ; Phillimore, *Comm.*, 2e éd., III, § 85, p. 141; Twiss, *op. cit.*, *War*, § 153, p. 303 ; Hall, *International law*, Oxford, 1880, ch. VI, § 168, p. 428. Cf. Calvo, *Droit int.*, 3e éd., III, 1880, § 1696, p. 66.

présomption? Il y a là matière à de grandes difficultés, dit Wildman, et il est à peine possible de poser des règles générales de quelque précision : on se trouve en présence de questions particulièrement délicates (1). Cependant ces circonstances auxquelles est attachée la présomption de domicile, se ramènent, quelque variées qu'elles soient, à deux faits principaux, la durée et le but de la résidence (2). Si l'on est établi dans un pays et qu'on y fasse le commerce, on y est censé domicilié; en pareil cas, la date de l'arrivée importe peu : par cela seul qu'on vient dans un pays avec l'intention d'y faire le commerce, on y acquiert un domicile dès l'arrivée, car le but que l'on se propose implique intention de s'y fixer. C'est ce qu'a jugé Sir W. Scott (Lord Stowell), dans le cas célèbre et bien souvent cité d'un négociant anglais, M. Whitehill, qui était arrivé à Saint-Eustache un jour ou deux avant la conquête de cette île par les forces anglaises sous l'amiral Rodney, dans l'intention d'y établir une maison de commerce (3). Au contraire, vient-on accidentellement dans un pays pour une affaire particulière et transitoire, comme une spéculation mercantile isolée, un recouvrement de créance? On n'y est pas *ipso facto* réputé domicilié, bien qu'on ne reparte pas aussitôt ses affaires terminées et qu'on s'y attarde même quelque peu (4). Mais si l'on y reste indéfiniment, on y sera traité comme domicilié au point de vue des droits de la guerre. La durée du séjour a une importance considérable, décisive même, ou tout au moins prépondérante. Sir W. Scott a exprimé cette idée dans un passage très-connu de son jugement dans l'affaire *the Harmony* : « Le temps est le grand élément constitutif du domicile (*time is the grand ingredient in constituting domicil*). Je pense qu'on n'attache pas assez d'importance à ses effets ; dans la plupart des cas, il est inévitablement décisif. Souvent on dit que, si une personne vient uniquement dans un endroit pour une affaire particulière, ce fait n'emportera pas domicile. Il ne faut pas accepter cela sans res-

(1) Wildman, *op. cit.*, II, p. 37-38.
(2) Hall, *op. cit.*, § 168, p. 428.
(3) *The Diana*, 5 *Rob.*, p. 60. Cf. Asher, *Essai cit.*, p. 36 ; Hall, *op. cit.* p. 428, note 1.
(4) Hall, *op. cit.*, p. 428 ; Cf. Calvo, *op. cit.*, 3e éd., III, § 1700, p. 69.

triction, et sans tenir compte du temps qu'une pareille affaire peut ou doit demander : car si l'affaire est de nature à pouvoir probablement retenir ou à retenir effectivement la personne pendant un laps de temps très-long, je ne puis m'empêcher de croire qu'une résidence générale peut résulter de cette affaire spéciale. Une affaire spéciale peut amener un homme dans un pays et l'y retenir toute sa vie. Un homme vient ici pour soutenir un procès ; il peut arriver que ce procès dure aussi longtemps que lui. On connaît dans notre histoire judiciaire des procès fameux qui ont survécu à plusieurs générations de plaideurs. Je ne puis m'empêcher de penser qu'on ne peut opposer à une longue résidence l'allégation qu'une affaire en est l'origine ; on doit inférer de cette longue résidence que d'autres affaires se sont imposées à la personne en question, se sont mêlées à son intention primitive et lui ont imprimé le caractère du pays où elle a résidé. Supposez qu'un homme vienne dans un pays belligérant avant le commencement ou au commencement des hostilités ; il est certainement raisonnable de ne pas lui imposer trop tôt un caractère acquis et de lui laisser le temps de se débrouiller. Mais s'il continue à résider dans le pays pendant une bonne partie de la guerre, contribuant par le paiement des impôts et de toute manière à faire la force de ce pays, je suis d'avis qu'il ne pourrait invoquer avec quelque efficacité le but particulier qui l'a amené, pour se soustraire aux droits de la guerre. S'il le pouvait, les droits de la guerre seraient à la merci de la fraude et des abus : on ne manquerait pas de feindre un but unique et primitif pour colorer une longue résidence. La durée du séjour fera échec à l'argument tiré du but particulier : une règle ne saurait fixer cette durée *a priori*, mais il faut qu'il y ait séjour prolongé. Pour prouver l'efficacité du temps à lui seul, il n'est pas hors de propos de faire remarquer que la même quantité d'affaires qui n'emporterait pas domicile, accomplie dans un certain laps de temps, aurait néanmoins cet effet si on la répartissait sur un laps de temps plus considérable. Un Américain vient en Europe avec six chargements simultanés dont il a le soin et la gestion, avec l'intention de retourner en Amérique aussitôt après les avoir vendus ; ne serait-ce pas un cas tout différent de celui où le même Américain viendrait avec un

seul chargement dans un pays particulier d'Europe et s'y fixerait pour recevoir les cinq autres chargements en cinq années consécutives. Je répète que le temps est le grand élément constitutif du domicile ; le domicile doit être déterminé à l'aide du temps et du but, mais le temps est l'élément de beaucoup prépondérant ; quel que soit le but de la résidence, il ne peut pas se faire, à peu d'exceptions près, que la simple longueur de temps n'emporte pas domicile (1). »

168.— Le caractère national que le domicile ainsi compris imprime au citoyen d'origine étrangère résidant dans un pays donné, peut être dépouillé au gré du résident : il suffit qu'il quitte le pays de sa résidence sans arrière-pensée de retour, pour regagner son pays d'origine ou aller s'établir dans tout autre pays. Rien de plus rationnel et de plus juste : les tribunaux de prises d'Angleterre et des États-Unis l'ont reconnu à l'envi. Sir W. Scott et le juge Story formulent cette doctrine en termes presque identiques : « Le caractère qui s'acquiert par la résidence, dit Sir W. Scott, cesse avec la résidence. C'est un caractère accidentel que l'on dépouille au moment où l'on se met à même *bona fide* de quitter le pays *sine animo revertendi.* » (The character that is gained by residence, ceases by residence. It is an adventitious character, which no longer adheres to him from the moment, that he puts himself in motion *bona fide* to quit the country *sine animo revertendi*) (2). « Il est certain, dit le juge Story, qu'un caractère acquis par la résidence disparaît avec la cessation de la résidence ; si donc une personne qui a résidé dans un pays ennemi se met *in itinere* pour retourner dans son pays natal avec l'intention *bona fide* d'y résider, elle est dès lors considérée comme ayant repris son

(1) *The Harmony*, 2 *Rob.*, p. 321 sqq.; Wheaton, *Élém.*, 5e éd., I, part. IV, ch. I, § 17, p. 309-311 ; Hall, *op. cit.*, p. 428-429 ; Calvo, *Droit int.*, 3e éd., II, 1880, § 900, p. 133-134.

(2) *The Indian Chief*, 3 *Rob.*, p. 12 ; Wildman, *op. cit.*, II, p. 44 ; Twiss, *op. cit.*, *War*, p. 305, § 154 ; Calvo, *op. cit.*, III, p. 63, § 1693. Cf. Wheaton, *Élém.*, I, part. IV, ch. I, § 17, p. 315-325.—Nous devons prévenir une fois pour toutes que malheureusement nous n'avons pas eu sous la main les *Recueils* de Robinson, Acton, Edwards, Spinks, Gallison, etc. Nos renvois et nos citations sont empruntés à Wildman, Sir Travers Twiss, Sir R. Phillimore, M. Hall ; nous les plaçons sous l'égide de ces éminents publicistes, dont l'exactitude n'est jamais en défaut.

caractère neutre, quoi qu'elle ne soit pas encore arrivée dans son pays. Mais jusqu'à ce qu'elle ne soit mise effectivement *in itinere*, elle conserve indissolublement le caractère du pays où elle réside, avec tous ses avantages et avec tous ses inconvénients. » (It is a certainly true that a character acquired by residence ceases with the discontinuance of the residence. And therefore if a party, who has resided in an enemy country, puts himself *in itinere* to return to his native country whit an intention of *bona fide* residence there, he is deemed already to have resumed his neutral character, although he has not arrived in such country. But until he has actually put himself *in itinere*, the character of the country where he resides adheres indissolubly to him. He takes it with all its benefits and all its disadvantages) (1).

169. — Ces paroles du juge Story marquent bien à quelles conditions un citoyen d'origine neutre domicilié dans le pays ennemi peut, au début de la guerre, dépouiller le caractère ennemi que lui a imprimé son domicile. L'intention de s'éloigner à jamais de ce pays ne suffit pas : cette intention fût-elle constante, le caractère ennemi persiste. Il faut plus que des paroles, plus que des déclarations écrites. Il faut un commencement d'exécution, pourrions-nous dire : l'intention sincère, accompagnée d'actes qui en sont la réalisation au moins partielle, est nécessaire (2). Mais elle suffit : si des événements surviennent, qui empêchent de mettre complètement à exécution cette intention déjà manifestée par des actes, le caractère ennemi sera néanmoins dépouillé : c'est ainsi que, dans l'affaire *the Ocean*, Sir W. Scott décida qu'un négociant d'origine anglaise, domicilié en Hollande au commencement de la guerre et associé d'une maison de commerce de Flessingue, qui avait pris dès le début de la guerre des arrangements pour faire dissoudre la société, mais n'avait pu quitter le territoire ennemi par suite de la déten-

(1) 2 *Gallison*, p. 616 ; Twiss, *War*, p. 306, § 153 ; Calvo, *op. cit.*, III, p. 64.

(2) Wildman, *op. cit.*, II, p. 43. Il cite *the President*, 5 *Rob.*, p. 277. Dans l'affaire *the Venus* (8 *Cranch*, p. 253), il fut jugé que le caractère acquis par le domicile est conservé, malgré l'intention de quitter le pays manifestée par la correspondance commerciale, mais non suivie de mesures effectives.

tion violente infligée à tous les sujets anglais par la Hollande, devait être réputé avoir recouvré son caractère anglais (1). En tous cas, le caractère hostile ne survivra pas au départ du pays que l'on quitte de bonne foi sans esprit de retour : conformément à ce principe, la cour d'Amirauté jugea qu'un négociant d'origine américaine, M. Johnstone, domicilié en Angleterre, propriétaire du navire *the Indian Chief*, qui avait eu l'intention de quitter l'Angleterre dès avant le commencement de la guerre entre la Grande-Bretagne et les États-Unis, et l'avait en effet quittée dans le cours de cette guerre, devait être considéré comme citoyen américain au moment où le *Chef Indien* avait été saisi : bien qu'au moment où le navire avait mis à la voile, M. Johnstone fût encore en Angleterre, au moment de la saisie il avait quitté ce pays et était ainsi en train de recouvrer son caractère originaire (*in the act* of resuming his original character) (2). Cette jurisprudence était conforme à celle des Lords de la Cour d'appel : le 23 avril 1783, dans l'affaire *the Snelle Zeydler*, ils avaient jugé qu'un individu d'origine anglaise, qui avait acquis un domicile hollandais par une résidence continue à Surinam et à Saint-Eustache, mais qui avait quitté ces colonies pour revenir en Angleterre, avait droit à la restitution de sa propriété, bien qu'il fût en Hollande au commencement de la guerre : il était en train de recouvrer son caractère anglais, s'étant déplacé et étant *in itinere* (3).—La doctrine relative à la perte du caractère hostile acquis par le domicile a été appliquée dans la guerre de Crimée dans le cas de *the Baltica*, avec la circonstance délicate qu'il s'agissait de la vente d'un vaisseau, faite en prévision de la guerre par un père russe à son fils domicilié en Angleterre, qui s'était ensuite retiré en Danemark pour y faire un commerce neutre ; dans l'affaire *the Ernst Merck*, il fut jugé que le changement de domicile n'avait pas eu lieu *bona fide* (4).

(1) Twiss, *War*, p. 306, § 154 ; Calvo, *op. cit.*, III, p. 65.

(2) *The Indian Chief*, 3 *Rob.*, p. 12 ; Twiss, *op. cit.*, § 154, p. 305 ; Hall, *op. cit.*, § 168, p. 430 ; Calvo, *op. cit.*, III, p. 63.

(3) Twiss, *op. cit.*, § 154, p. 305-306 ; 3 *Rob.*, p. 21, en note sous *the Indian Chief*.

(4) Spinks, *Rep.*, p. 264 ; — p. 80; Hall, *op. cit.*, p. 430, note 1.

170. — La règle que le domicile détermine le caractère neutre ou ennemi, s'applique au consul, en tant que commerçant. Si le consul neutre se renferme dans ses attributions officielles, quelque longue que soit sa résidence au pays ennemi, il ne sera point réputé ennemi ; mais s'il se livre au commerce, le fait de son domicile lui imprimera le caractère hostile, et malgré sa qualité de consul et de consul neutre, il sera traité en ennemi au point de vue des opérations commerciales. C'est la jurisprudence constante des Cours de prises d'Angleterre et des États-Unis : « It is a point fully established in these Courts, dit Lord Stowell, that the character of Consul does not protect that of Merchant united in the same person. » Cette règle a frappé notamment le consul de Portugal en Hollande, celui de Prusse dans le même pays, et ceux d'Amérique à Bordeaux et à Amsterdam, sans compter la célèbre affaire *the Indian Chief*, dans laquelle il s'agissait d'une cargaison d'une valeur immense (1).

171. — Reste à mentionner la situation spéciale des négociants qui résident dans les pays du Levant, et à examiner les règles admises par la jurisprudence anglaise et par la jurisprudence américaine au cas où le lieu du domicile change de souveraineté pendant la guerre ou passe en fait des mains de l'un des belligérants aux mains de l'autre.

Quant aux négociations qui résident dans les pays du Levant, ils trafiquent à l'abri et sous la protection des comptoirs qui y ont été fondés par les Européens : ils ne peuvent acquérir le caractère national de populations auxquelles ils ne se mêlent pas et à côté desquelles ils forment comme une société distincte, mais ils revêtent le caractère national du comptoir européen dont ils font partie. Ainsi, en ce qui concerne les établissements en Turquie, il a été jugé qu'un marchand faisant le commerce à Smyrne sous la

(1) *The Indian Chief*, 3 *Rob.*, p. 27 ; Twiss, *op. cit.*, § 159, p. 316-317 : outre le *Chef Indien*, Sir Travers Twiss cite *the Concordia*, 5 février 1782 ; *the Het Huys*, 16 juillet 1784 ; *The Pigou*, 18 juillet 1797, toutes décisions de la Cour d'appel des Lords ; et la décision de la cour d'Amirauté du 24 Mars 1797, dans l'affaire *the Orion* ; Cf. Hall, *op. cit.*, p. 431-432 ; Wildman, *op. cit.*, II, p. 41 : il cite *the Falcon*, 6 *Rob.*, p. 197, *the Josephine*, 4 *Rob.*, p. 26.

protection du consul hollandais, devait être considéré comme Hollandais, et sa propriété condamnée comme ennemie. De même, en Chine, et généralement dans tout l'Orient, les personnes admises dans une factorerie, ne pouvant prendre le caractère national du pays, revêtent le caractère national de l'association ou factorerie. Un Juif vivant dans un établissement hollandais sous la souveraineté du Radjah de Cochin, sur la côte de Malabar, réclama la qualité de sujet de ce Radjah, mais il fut jugé qu'il était à considérer comme Hollandais. — Ces principes ne s'appliquent pas aux vastes possessions des Anglais aux Indes : déjà Sir W. Scott faisait remarquer que les personnes domiciliées dans ces possessions étaient vraiment des sujets anglais, au même titre que celles qui résidaient dans la mère-patrie ou dans une colonie anglaise, parce que « la haute et céleste souveraineté du Grand-Mogol n'est qu'un fantôme et que, si elle descend parfois des nuages pour des raisons politiques », elle ne se mêle en rien à l'autorité actuelle et effective que la Grande-Bretagne y exerce. A plus forte raison en est-il de même aujourd'hui que la reine d'Angleterre a pris le titre d'impératrice des Indes (1).

172. — Quel est l'effet produit sur le caractère national des habitants par des cessions de territoires consenties pendant la guerre de la part d'un État neutre en faveur d'un belligérant, ou par l'occupation de territoires ennemis, ou enfin par une révolution ou une insurrection ?

Il peut arriver, tout d'abord, que pendant les hostilités, ou peu auparavant, un État neutre cède, par voie de traité ou autrement, par exemple, au moyen d'une remise volontaire du pays, une portion de son territoire à l'un des belligérants. Au cas de cession par traité, la jurisprudence des tribunaux de prises anglais admet que le caractère national primitif du pays cédé subsiste jusqu'à la prise de possession par la puissance cessionnaire. L'Espagne avait cédé en 1796 la Louisiane à la France par le traité de San Ildefonso. En mai 1803, un navire appartenant à un négociant de la Nouvelle-Orléans, la *Fama*, fut saisi par un croi-

(1) Wildman, *op. cit.*, II, p. 41-43 ; Wheaton, *Élém.*, 5e éd., I, part. IV, ch. I, § 18, p. 325-326 ; Cf. Calvo, *Droit int.*, 3e éd., II, 1880, p. 152, § 920.

seur anglais, dans un voyage de la Nouvelle-Orléans au Havre : le négociant était-il demeuré neutre malgré la cession, ou avait-il dépouillé son caractère espagnol pour revêtir le caractère français, c'est-à-dire ennemi ? Sir W. Scott décida que, la cession n'ayant pas été suivie d'une prise de possession solennelle, le propriétaire de la *Fama* avait conservé le caractère neutre parce que le lieu de son domicile était resté neutre (1). La cession peut avoir lieu en l'absence de tout traité formel, par l'effet d'une remise volontaire du pays cédé : ce sera rare, aujourd'hui surtout, mais cela s'est présenté. En 1807, la Russie remit à la France la possession des Sept-Iles : une partie des troupes françaises qui les occupaient y avait été transportée par des vaisseaux russes. « Aucun traité de cession, dit Sir Travers Twiss, n'avait été annoncé publiquement; mais la France et la Russie avaient réglé leurs différends par le traité de Tilsitt (7 juillet 1807), et les deux pays, étant dès lors en paix l'un avec l'autre, il n'y avait pas lieu de douter que la remise des Iles Ioniennes à la France n'eût été un acte volontaire de la part de la Russie. » Dans ces circonstances, un vaisseau danois, la *Bolletta*, parti de Zante à destination de Copenhague avec un chargement qui appartenait à des négociants résidant dans les Sept-Iles, fut saisi par un corsaire anglais : Sir W. Scott condamna le chargement comme propriété ennemie, parce que « la remise volontaire des Iles Ionniennes par la Russie équivalait à un transfert réel à la France, et que par suite, les habitants de ces îles étaient devenus sujets français (2). »

173. —Il est constant que l'occupation militaire ne confère pas à l'occupant la souveraineté du pays occupé. Cependant, il faut distinguer, d'après les décisions des Cours de prises anglaises et américaines, selon le caractère de l'occupation. Cette occupation est-elle faite dans un but de conquête? alors, au point de vue du commerce et de la guerre, le pays occupé et ses habitants sont réputés ennemis par le souverain légitime. Le fait de l'occupation n'est-il qu'une opéra-

(1) *The Fama*, 5 *Rob.*, p. 106. 113 ; Wildman, *op. cit.*, II, p. 115 ; Twiss, *op. cit.*, § 161, p. 321 ; Calvo, *op. cit.*, III, p. 74, § 1705.

(2) *The Bolletta*, *Edwards*, p. 173 ; Twiss, *op. cit.*, § 161, p 321-322 : Calvo, *op. cit.*, p. 74-75, § 1706.

tion de guerre sans but avoué ou arrière-pensée d'appropriation définitive et de conquête? l'occupation ne convertit pas *nécessairement* le territoire occupé en territoire hostile, ni ses habitants en ennemis. C'est en ce sens qu'au second point de vue s'est prononcée la division judiciaire du Conseil privé de la Reine d'Angleterre. Un navire qui naviguait sous pavillon valaque, se rendant de Galatz, en Moldavie, à Trieste, avec un chargement de maïs, le *Gerasimo*, avait été saisi le 19 juillet 1854 par le vaisseau de guerre anglais le *Vesuvius*; le capteur n'avait, paraît-il, fait aucune des démarches nécessaires en vue d'obtenir l'adjudication de sa prise, lorsqu'en juin 1855 il fut assigné devant la cour d'Amirauté anglaise par les propriétaires du chargement qui en demandaient la restitution avec frais et dommages-intérêts. Le juge de l'Amirauté déclara le chargement de bonne prise. Mais sa décision fut cassée en appel par les Lords du Conseil privé; restitution du chargement fut ordonnée avec dommages-intérêts à payer par le capteur. Ayant à résoudre la question de savoir si les propriétaires devaient dans l'espèce être considérés comme ennemis, vu leur qualité de négociants domiciliés dans la Moldavie, qui était occupée par les Russes au moment de l'embarquement de la cargaison, les Lords se demandèrent quelles sont les conditions nécessaires pour convertir un territoire en territoire ennemi. Suffit-il que le territoire en question soit occupé par des forces ennemies? ou est-il nécessaire que, soit par cession, soit par conquête, soit par quelque autre moyen, ce territoire soit, d'une manière permanente, ou temporairement, incorporé ou réuni aux possessions de l'envahisseur, au moment où est soulevée la question du caractère national? La première alternative n'est pas soutenable, déclarèrent-ils. Il est impossible de considérer, en vertu d'une occupation de ce pays par les Russes, opérée, continuée comme elle l'a été et ayant eu le dénouement qu'elle a eu, la Moldavie comme ayant jamais fait partie des possessions de la Russie, et ses sujets comme ayant jamais été sujets de la Russie, et par conséquent ennemis de ceux avec qui la Russie était en guerre. L'occupation n'entraînait que la suspension temporaire de la suzeraineté de la Porte; mais le caractère national du pays demeurait intact, et la Russie désavouait

toute intention d'y porter atteinte. La Porte ne traitant pas la Moldavie et la Valachie en ennemies, il serait singulier que ces pays fussent regardés comme ennemis des alliés de l'Empire ottoman. Le pavillon valaque est reconnu par les autorités turques, comme par les autorités russes. De plus, le gouvernement anglais n'a pas fait d'acte de nature à changer le caractère national de ces provinces par rapport à l'Angleterre, et sans acte de ce genre l'occupation par les Russes ne peut avoir la vertu d'opérer un tel changement (1). Au premier point de vue, c'est-à-dire dans le cas où l'occupation militaire a été faite dans un but de conquête, les tribunaux de prises anglais et américains ont constamment décidé que les habitants du pays ainsi occupé sont censés ennemis (2).

174. — Nous venons de voir qu'une personne devient ennemie et voit condamner sa propriété, quand l'ennemi fait la conquête du port, par exemple, où elle est domiciliée. Il devrait aller de soi que le caractère hostile de la personne disparaît aux yeux du belligérant qui s'empare du lieu où cette personne a son domicile. La jurisprudence anglaise l'a-t-elle admis? Il ne semble pas qu'elle ait fait aucune difficulté de l'admettre, quand le caractère hostile n'a pas été converti en caractère ami, au cours d'un voyage de la cargaison ou du navire qu'il s'agit de condamner ou d'absoudre; mais elle l'a nié toutes les fois que le caractère hostile a été converti en caractère ami *in transitu*. Ainsi, l'Angleterre est en guerre avec la Hollande; l'Angleterre fait la conquête d'un établissement hollandais; après la conquête, la propriété d'un négociant domicilié dans le pays conquis est embarquée sur un navire hollandais, qui vient à être capturé par un croiseur anglais : le navire pourra

(1) Calvo, *op. cit.*, III, p. 71-73, § 1703, d'après Sir R. Phillimore.

(2) Wildman, *op. cit.*, II, p. 115-116; Twiss, *op. cit.*, § 160, p. 318-319; § 164, p. 326-327; Hall, *op. cit.*, § 173, p. 436-437.— Sur les cas où une place de commerce est sous une double souveraineté ou sous une souveraineté douteuse, et sur les cas d'union personnelle entre deux États, Hall, *op. cit.*, § 174-175, p. 437-441.— Ces deux derniers auteurs ne semblent pas faire la distinction ici proposée, bien qu'ils écrivent postérieurement à la guerre de Crimée : cette distinction nous paraît résulter clairement des *motifs* de la décision rendue par les Lords dans l'affaire du *Gerasimo*, nous ne disons pas de la décision elle-même, car il y avait là une situation tout à fait spéciale.

être condamné, la partie de la cargaison qui appartient au négociant en question ne le sera pas, car ce négociant est devenu sujet anglais avant que sa marchandise commençât son voyage. Mais la marchandise a-t-elle été chargée et est-elle partie avant la conquête, et celle-ci survient-elle pendant le voyage ? la marchandise saisie après cette conquête n'en sera pas moins de bonne prise : hollandaise et ennemie au départ, elle n'a pu devenir amie et anglaise *in transitu*. C'est ce qui a été décidé par les Lords du Conseil privé, dans l'affaire du vaisseau *De Negotie en Zeevaart*, le 18 juillet 1782, et postérieurement par la Cour d'Amirauté dans l'affaire du *Danckebaar Africaan*. Le *Negotie en Zeevaart* était un vaisseau hollandais parti de Demerara à destination de Middleburg, en Hollande, le 30 janvier 1781, environ six semaines après la déclaration de guerre faite par l'Angleterre à la Hollande. Demerara se rendit aux forces anglaises le 14 mars, et le vaisseau fut capturé le 19. Les fractions du chargement qui appartenaient à des habitants de Demerara furent réclamées devant la Haute Cour d'Amirauté anglaise : les propriétaires alléguaient qu'ils avaient acquis la qualité de sujets anglais par le fait de la capitulation de Demerara. Sir James Marriott, après avoir condamné le vaisseau le 26 mai 1781, leur donna gain de cause le 23 février 1782. Mais, le 18 juillet de la même année, intervint la décision des Lords du Conseil privé, révisant ce dernier jugement et condamnant la cargaison du *Negotie en Zeevaart*. C'est dans cette affaire que le Lord Président, Lord Camden, prononça ces paroles rappelées par Sir W. Scott dans l'affaire du *Danckebaar Africaan*. « I remember a dictum of a great Law Lord then present, Lord Camden, that *the ship sailed as a Dutch ship and could not change her caracter in transitu*. » C'est en vertu de ce prétendu axiome que Sir W. Scott condamna le *Danckebaar Africaan*, propriété de négociants domiciliés au cap de Bonne Espérance, qui était une colonie hollandaise au moment du départ de ce navire de Batavia pour la Hollande : pendant le voyage et avant la saisie du *Danckebaar Africaan*, le Cap fut conquis par les Anglais, et les habitants en devinrent ainsi sujets anglais ; le navire fut néanmoins déclaré de bonne prise, sur l'allégation qu'il n'avait pu dépouiller son

caractère hostile *in transitu*. M. Hall critique cette décision et le motif mis en avant : la règle que le caractère ne peut être changé *in transitu*, dit-il fort justement, n'était pas ici en cause, le changement de caractère étant dans l'espèce indépendant de la volonté du propriétaire : Sir W. Scott (Lord Stowell), ajoute M. Hall, n'eût pas mis en avant la règle de l'immutabilité du caractère *in transitu*, si le navire eût dépouillé le caractère qu'il avait au moment du départ pour revêtir le caractère hostile (1).

175. — Il est enfin possible que pendant la guerre une partie du territoire soumis à l'un des belligérants, se révolte et acquière une indépendance de fait. Quelle est l'influence d'un tel événement sur le caractère national des habitants de cette portion de territoire? Le caractère national primitif subsiste, jusqu'à ce que le gouvernement de l'autre belligérant ait reconnu les insurgés comme État indépendant : le pouvoir exécutif seul a le droit de faire cette reconnaissance, et, jusqu'à ce qu'il l'ait faite, les tribunaux de prises sont tenus de considérer comme subsistant en droit la souveraineté de la mère-patrie ou du gouvernement légal. C'est ce qui décida Sir W. Scott à propos de la révolution qui, à la fin du siècle dernier, alors que Saint-Domingue était encore une possession française, constitua dans toute la partie orientale de cette île un gouvernement indépendant : les prises faites dans ces parages furent condamnées, et il fut

(1) Hall, *Int. Law*, p. 437, § 173 : « Lord Stowell condemned the vessel upon the ground *which would not have been taken up in the inverse case, and which, the change of character being involuntary, was not really in point*, that the ship having sailed as a Dutch ship, her caracter during the voyage could not be changed. » Nous enregistrons cette critique, dont le bien fondé nous paraît incontestable, avec d'autant plus d'empressement qu'on peut compter, tant ils sont rares, les cas dans lesquels un auteur anglais se hasarde à dire qu'une décision anglaise ne lui semble pas bonne. — Pour le *Danckebaar Africaan*, 1 *Rob.*, 107. 112 ; pour le *Negotie en Zeevaart*, Twiss, *op. cit.*, § 162, p. 323-324, d'après le manuscrit du jugement que possède l'auteur. Sir Travers Twiss, *op. cit.*, p. 322, constate la règle et la considère sans doute comme allant de soi, même dans cette application que M. Hall déclare déplacée. « There is a settled rule of the Prize Courts of Great-Britain and the United States, that property cannot be divested of its enemy-caracter *in transitu* on the High Seas, and that all property which has a hostile caracter impressed upon it at the inception of a voyage, remains liable to capture until its arrival at its destination

jugé que les seuls ports que les *Orders in Council* indiquaient ou impliquaient comme soustraits à la domination de la France, étaient censés ne plus appartenir à l'ennemi (1).

176. — Il a déjà été constaté que si, en général, la propriété d'une personne a le caractère que son domicile imprime à cette personne, il arrive cependant très-souvent que la jurisprudence anglaise et la jurisprudence américaine reconnaissent à une propriété un caractère hostile indépendamment du caractère national du propriétaire.

En ce qui touche les navires marchands, le principe est que le caractère national se détermine par le domicile du propriétaire (2). D'autre part, le navire n'est pas une propriété comme une autre : il navigue sous un pavillon, avec un passeport, que chaque État donne le droit d'arborer ou délivre dans telles conditions que bon lui semble. La jurisprudence anglaise combine ces deux règles pour le plus grand avantage du belligérant. Le seul fait de naviguer sous le pavillon de l'ennemi et avec un passeport délivré par lui suffit pour rendre le navire passible de saisie et de confiscation : le fait constaté, aucune considération d'aucun ordre ne saurait prévaloir contre lui. Le navire peut appartenir à un citoyen neutre, domicilié en pays neutre, l'équipage étant d'ailleurs neutre : le seul fait qu'il porte légitimement le pavillon ennemi (certains États, comme la Colombie, admettent à arborer le pavillon national des navires qui ont des étrangers pour propriétaires exclusifs et dont l'équipage est étranger) l'emportera, et le navire sera condamné (3). Ainsi, malgré la situation spéciale qui est faite aux armateurs suisses, une Cour de prises anglaise n'admettra pas qu'un navire qui, propriété d'armateurs domici-

(1) Twiss, *op. cit.*, § 165, p. 327-328 ; Calvo, *op. cit.*, III, p. 70-71, § 1702.

(2) *The Vigilantia*, 1 *Rob.*, 13. Cf. Wildman, *op. cit.*, II, p. 83-84.

(3) « A vessel, dit Wildman, sailing under the colours and pass of a nation, though adopted in time of peace, and not in contemplation of War, is considered as clothed with the national character of that nation. » Wildman, *op. cit.*, II, p. 93. Cf. Hall, *op. cit.*, § 169, p. 433, texte et note 1 : M. Hall dit que dans le cas d'une législation aussi accommodante que celle de la Colombie, des conflits de droit s'élèveront : le conflit sera tranché, faut-il ajouter, au plus grand profit du belligérant.

liés en Suisse, porte le pavillon ennemi, puisse se soustraire à l'exercice des droits de la guerre. Il pourra se faire plus fréquemment que le navire battant pavillon ennemi appartienne pour partie à des propriétaires domiciliés en pays ennemi, pour partie à des propriétaires domiciliés en pays neutre. Que décider en pareil cas? Une jurisprudence constante condamne un tel navire pour le tout : c'est ainsi qu'un navire sous pavillon hollandais et avec passeport hollandais, ayant été capturé dans un voyage de Surinam à Amsterdam, on éleva des réclamations pour des parts de propriété appartenant à des personnes domiciliées en Suisse : une réclamation était faite au nom d'une femme à qui une part dans le navire était échue par héritage ; toutes les réclamations furent rejetées. « It was held, dit Wildman, that *sailing under a Dutch flag and pass was decisive against admission of any claim* ; and it was observed, that as the vessel had been enjoying the privileges of a Dutch character, the parties could not expect to reap the advantages of such a character, without being subject at the same time to the inconvenience attaching to it (1). »

La jurisprudence la plus récente a ratifié ce principe émis vers la fin du siècle dernier : le 15 août 1854, la cour d'Amirauté jugea que les neutres intéressés dans un armement ennemi ne peuvent réclamer leurs parts de propriété dans le navire ennemi capturé. Le navire l'*Industrie* avait été saisi sous pavillon russe par les croiseurs anglais de la Baltique. Une réclamation pour un quart du navire fut faite par le capitaine, sujet danois, qui invoquait sa qualité de neutre. En faveur de cette réclamation, on allégua qu'il s'agissait d'un neutre propriétaire d'un quart de navire et propriétaire de bonne foi antérieurement à la déclaration de guerre, qui n'avait pas pris volontairement le pavillon russe, mais qui n'avait pu s'opposer à ce qu'on l'arborât, ses trois copropriétaires l'ayant voulu : ordonner la confiscation du quart de propriété réclamé, parce qu'il était placé sous pavillon russe, ce serait une application du *summum jus* en dehors des idées de notre âge. Mais, le président, M. Lushington,

(2) Wildman, *op. cit.*, II, p. 93-94. *The Elizabeth*, 5 *Rob.*, p. 2 ; *the Vreede Scholtys*, 5 *Rob.*, p. 5.

se prononça en sens contraire : sans doute, la cargaison est divisible et la part appartenant à des neutres doit être restituée, tandis que la part appartenant à des ennemis devrait être confisquée; cependant, d'après l'opinion de Lord Stowell et d'autres, le même principe ne saurait être appliqué au navire lui-même. Qu'adviendrait-il des droits des belligérants, si l'on portait atteinte à la faculté qu'ils ont de rechercher les navires sous pavillon ennemi, et si, sous prétexte de neutralité, on pouvait les revendiquer? Le commerce tout entier de l'ennemi se ferait ainsi avec une complète impunité, et les forces navales réunies de la France et de l'Angleterre ne pourraient jamais exercer les droits qui leur sont reconnus par l'assentiment unanime de toutes les nations. La confiscation totale du navire fut ordonnée. La cour d'Amirauté affirma la même doctrine pour le navire le *John* (1).

Si le fait d'arborer les couleurs ennemies prévaut sur le fait d'appartenir à un propriétaire domicilié en pays neutre, le fait de battre pavillon neutre et d'être muni d'un passeport neutre, ne l'emporte pas sur celui d'appartenir à un propriétaire domicilié en pays ennemi. « Though a vessel be documented as a neutral vessel, dit Wildman, it will not be protected by its documents, if the domicil of the owner is hostile. A government may grant the privilege of a neutral character to vessels for purposes of its own navigation, but cannot change the national character of a vessel to the prejudice of third parties (2). » Si un navire battant pavillon neutre appartient pour partie à des individus domiciliés en pays neutre, pour partie à des individus domiciliés en pays ennemi, la part de ceux-ci sera-t-elle sujette à confiscation ? Oui : il a été ainsi jugé, paraît-il, dans la guerre de Crimée (3) ; de la sorte, le navire sera vendu pour que la portion du prix afférente à cette copropriété soit adjugée au capteur, ou, sans doute, les copropriétaires neutres pourront conserver le navire en rache-

(1) Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, I, p. 336-337 ; Spinks, *Rep.*, p. 57 ; Katchenovsky, *op. cit.*, p. 153.

(2) Wildman, *op. cit.*, II, p. 83-84. Il cite *the President*, 5 *Rob.*, p. 277.

(3) Katchenovsky, *op. cit.*, p. 153. Il cite *the Primus*, Spinks, *Rep.*, p. 49.

tant la part de leurs copropriétaires ennemis. Pourtant il avait été jugé que la propriété du navire est indivisible. Il paraît que cette indivisibilité n'existe qu'à l'encontre des neutres, et non en leur faveur : c'est une arme de guerre, et rien de plus.

177. — Les Cours de prises anglaises s'attachent au titre de propriété et n'admettent pas que ce titre puisse être entamé par des hypothèques ou des engagements quelconques. « The national character of a ship, dit encore Wildman, is not affected by any liens arising from private contracts, or by any liability of the owner. Where a claim was given on behalf of the former proprietor of a ship, in virtue of a lien, which he was said to have retained on the property for the payment of the purchase money ; it was held that such an interest is not sufficient to sustain a claim of property in a Court of Prize ; and the same doctrin prevailed, where a claim was made in respect of a bottomry bond, given fairly in time of peace to relieve a ship in distress, and without a view of infringing the rights of war. A Court of Prize cannot recognise liens or bonds of this kind, so as to give a right to stand in judgment and demand a restitution of such interests. » Sans cela, ajoute Wildman, les capteurs ne sauraient que faire : les documents les plus certains les induiraient en erreur. Et les Cours de prises elles-mêmes seraient fort embarrassées pour juger. Il conclut en disant qu'une Cour de prises doit écarter toute considération d'hypothèques ou de charges de cette espèce (1).

178. — Que décider, si un navire ennemi, acheté *flagrante* ou *imminente bello* par un individu domicilié en pays neutre, est devenu neutre par une sorte de naturalisation ? Nous avons vu (n° 165) que la question ne se pose pas pour les ventes de vaisseaux ennemis qui seraient consenties à des neutres relevant d'États dont la législation, comme celle de la Russie et de la Suède, défendrait l'achat de vaisseaux ennemis en temps de guerre maritime et refuserait le droit d'arborer le pavillon national aux vaisseaux achetés au mé-

(1) Wildman, *op. cit.*, II, p. 90-93. Il cite *the Tobago*, 5 *Rob.*, p. 218.

pris de cette prohibition. Comment résoudre la question, quand elle se posera? Nous le savons : la France tient de telles ventes pour non avenues ; la Grande-Bretagne et les États-Unis admettent que ces ventes peuvent dépouiller du caractère hostile le navire originairement ennemi, et lui conférer le caractère neutre. Le principe est constant. Il a été exprimé officiellement à diverses reprises, aux États-Unis et en Angleterre, en temps de guerre comme en temps de neutralité. Un avis de l'*attorney* général des États-Unis, M. Cushing, en date de mai 1855 déclare que, suivant le droit international, les neutres ont le droit d'acheter pendant la guerre la propriété des belligérants, que ce soit des vaisseaux ou toute autre chose. L'avis du 7 août 1854 avait établi le droit pour les citoyens des États-Unis d'acheter des vaisseaux ennemis « n'importe où, dans le pays ou à l'étranger, dans un port belligérant ou neutre, ou même en pleine mer », et de leur faire porter le pavillon américain : telle est la loi internationale, telle est la loi des États-Unis ; les belligérants ne peuvent tenir pour non avenues les ventes de vaisseaux ennemis à des neutres, sans prouver la simulation ou le caractère révocable de ces ventes (1). Une lettre du ministre des affaires étrangères de la Grande-Bretagne, en date du 9 octobre 1854, constate que ce n'est pas au gouvernement, mais aux tribunaux de prises qu'il appartient de décider si un navire acheté après le commencement des hostilités est sujet à capture ; mais, ajoute-t-elle, le gouvernement considère tous les achats de navires faits à l'ennemi, surtout après que l'acheteur a eu connaissance du commencement des hostilités, comme donnant lieu à un juste soupçon (2). En 1870, l'amiral Erskine demanda, à la Chambre des Communes, dans la séance du 21 juillet, si un vaisseau originairement français ou prussien, se trouvant actuellement dans un port anglais et dûment enregistré, serait, en sa qualité de propriété indubitablement anglaise, à l'abri de la capture. L'*attorney* général répondit que les tribunaux anglais déclareraient exempt de capture un vaisseau acheté

(1) Bulmerincq, *Le droit des prises maritimes*, R. D. I., 1878, p. 644-645 ; 1879, p. 609. Cf. Katchenovsky, *Prize law*, p. 152.
(2) Bulmerincq, *op. cit.*, R. D. I., 1878, p. 204 ; 1879, p. 609-610.

dans ces conditions, mais que les tribunaux de prises français envisageraient les choses autrement (1).

179. — La jurisprudence des Cours de prises anglaises admet, en principe, la validité de la vente d'un vaisseau ennemi à un neutre. Seulement, elle voit cette vente de très-mauvais œil : de là, une série de restrictions, qui diminuent singulièrement la portée du principe. Tout d'abord, la jurisprudence anglaise exige que la vente soit *bona fide*, c'est-à-dire sincère et non simulée. Rien de plus juste. Elle exige aussi que la propriété ait été complètement transférée, et que le vendeur ait perdu tout intérêt actuel ou éventuel dans le navire (2). A ces conditions, la validité de la vente d'un navire ennemi à un neutre ou à des neutres *flagrante bello* est reconnue : on est allé jusqu'à admettre comme valable la vente de vaisseaux ennemis qui s'étaient réfugiés dans des ports neutres dont ils ne pouvaient sortir sans être capturés, et y avaient été achetés par des neutres, — mais non sans bien des discussions et sans hésitation, nous dit Wildman (3).

Mais quand ces conditions de bonne foi et de dépouillement absolu du vendeur seront-elles réalisées aux yeux des Cours de prises anglaises? L'existence de la vente doit être établie par les pièces de bord : un navire d'origine ennemie qu'on allèguerait avoir été vendu à des neutres, sera déclaré de bonne prise, s'il n'est pas porteur de l'acte de vente. C'est ce qu'a décidé la cour d'Amirauté dans l'affaire de la *Christine*, le 18 octobre 1854 : cè navire, sous pavillon lubeckois, parti le 31 juillet de Memel pour Liverpool, avait été saisi par la douane à son arrivée dans ce dernier port, le 11 août. M. Schwartz, sujet neutre, patron du navire, le réclama, prétendant l'avoir acheté en février ou en mars de MM. Kurker et Cie, de Riga. L'acte de vente ne se trouvait pas parmi les papiers de bord : M. Schwartz dit qu'il l'avait laissé à Lubeck, ne se doutant pas qu'on le lui aurait demandé. Ce fait suffit à la Cour, qui jugea que, dans l'espèce, l'acte

(1) *Staatsarchiv*, XIX, *Suppl.* n° 63. Cf. Bulmerincq, *op. cit.*, R. D. I., 1878, p. 204-205; 1879, p. 610.

(3) *The Sechs Geschwistern*, 4 *Rob.*, p. 100; Wildman, *op. cit.*, II, p. 88; Hall, *op. cit.*, p. 434, § 171.

(3) Wildman, *op. cit.*, II, p. 88 : il cite *the Minerva*, 6 *Rob.*, p. 399.

de vente, le seul acte qui eût pu faire constater la propriété prétendue neutre, n'ayant pas été trouvé parmi les papiers de bord, le navire devait être déclaré de bonne prise (1). Y eût-il un acte de vente à bord du navire, la Cour peut induire de l'examen des faits de la cause que le transfert est simulé, et condamner le navire : c'est ce que fit la Cour d'Amirauté, le 13 octobre 1854, dans l'affaire le *Jean-Christophe*, et le 18 octobre de la même année, dans l'affaire le *Rapid;* ici encore, ces deux navires avaient été saisis par la douane dans des ports anglais (2).

Parmi les faits à la constatation desquels on attachera une grande importance, figure en première ligne le paiement du prix : la Cour d'Amirauté tiendra pour douteuse l'existence d'une vente, lorsqu'elle ne pourra constater le paiement du prix, et, dans ce doute, elle tiendra la vente pour non avenue. C'est une règle constante. « Il a été déjà décidé plusieurs fois, fut-il dit dans le jugement précité du 18 octobre 1854 relatif à la *Christine*, qu'il est nécessaire de constater le paiement du prix de vente, toutes les fois qu'il y a lieu de douter de la réalité de la vente. C'est une question de savoir si le prix doit toujours être payé en numéraire, ou s'il peut l'être en lettres de change. » Quand un vaisseau a été acheté à l'ennemi par des agents résidant en pays ennemi et ayant reçu commission à cet effet d'un neutre qui réclame le navire, ce neutre doit rapporter la procuration avec l'acte de vente : il ne suffit pas de prouver que l'agent s'est présenté devant un magistrat, et a déclaré devant lui qu'il agissait en vertu d'une commission ; il faut justifier par des documents proprement dits que l'agent était légalement autorisé à faire cet achat (3). Si un navire prétendu transféré à des neutres continue à se livrer aux mêmes opérations qu'auparavant et persiste dans ses anciennes habitudes commerciales, ces circonstances fournissent une preuve évidente de la simulation de la vente (4). Si l'administration et le commandement du navire sont laissés entre les mains du vendeur,

(1) Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, II, p. 17.
(2) Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, II, p. 15 ; p. 16.
(3) Wildman, *op. cit.*, II, p. 89-90 : il cite *the Argo*, 1 *Rob.*, p. 158.
(4) Wildman, *op. cit.*, II, p. 90 : il cite *the Omnib.*, 6 *Rob.*, p. 71, et *the Jemmy*, 4 *Rob.*, p. 31.

cela suffit pour invalider la vente, fut-il jugé dans l'affaire *the Ocean Bride* (1); soit qu'on induise de ce fait que le transfert est simulé, soit qu'on y voie la preuve que le vendeur a conservé quelque intérêt dans le vaisseau ou quelque espoir d'en recouvrer un jour la propriété. Un tel intérêt, un tel espoir juridique, si faible qu'il soit, infirme la vente (2). Si la vente consentie à un neutre a été faite à la condition que l'acheteur rétrocèdera le navire à la fin de la guerre, elle est nulle, et le navire ainsi transféré sera déclaré de bonne prise (3). Dans cet ordre d'idées, Wildman cite une décision rendue dans une affaire, qu'il rapporte en ces termes : « Where the contract for the sale of a vessel, recited that the seller was bound to his government under a penalty not to sell unless under a condition of restitution at the end of the war, and the neutral purchaser had undertaken to exonerate the vendor : it was held that the transfer was collusive, that looking to the control, which the enemy's government and the vendor still retained over the property, it was impossible to hold that all the interest of the enemy was completely devested, and the ship was condemned (4). »

180. — Une autre restriction pèse sur la vente des bâtiments de commerce ennemis à des neutres : tout transfert *in transitu* est nul. Cette prohibition concerne à la fois les cargaisons et les navires ; mais elle s'applique plus fréquemment aux cargaisons : nous essayerons d'en déterminer la portée exacte à propos de celles-ci (5).

181. — L'emploi d'un navire peut lui imprimer un caractère national, quel que soit le domicile du propriétaire, et quelque pavillon que porte ce navire. C'est l'application aux navires d'un principe général admis pour toute sorte de

(1) Asher, *op. cit.*, p. 39.

(2) Hall, *op. cit.*, p. 434.

(3) Wildman, *op. cit.*, II, p. 89 : il cite *the Noydt Gedart*, 2 *Rob.*, p. 137.

(4) Wildman, *op. cit.*, II, p. 89 : *the Sechs Geschwistern*, 4 *Rob.*, p. 100.

(5) Nous avons signalé l'abus qu'on a fait de la règle que le caractère hostile de la propriété ne peut être dépouillé *in transitu* : on en a argué pour condamner le navire ennemi devenu ami par suite d'un changement de nationalité du propriétaire, qui d'ennemi était devenu sujet anglais par l'effet de la conquête (V. *sup.*, n° 174).

propriété privée, qui sera developpé au sujet des cargaisons. En vertu de ce principe, on décidait autrefois que tout navire engagé dans le commerce colonial ou dans le commerce de cabotage ennemi était à considérer comme ennemi (1).

Aujourd'hui que le temps des monopoles est passé (2), on retient l'idée et on lui donne cette formule : tout vaisseau employé d'une façon continue et habituelle au commerce d'un pays pendant la guerre, est en réalité un vaisseau de ce pays, quel que soit le domicile de son propriétaire, surtout s'il a un équipage ennemi et s'il est commandé par un capitaine ennemi (3). Il va de soi que le fait de prendre part aux opérations militaires directement ou indirectement, par exemple, de transporter des troupes, des dépêches ennemies, rend le navire passible de confiscation (on dit alors que le navire est ennemi *de facto)*; mais cela regarde la théorie de la neutralité, spécialement la théorie des analogues de la contrebande de guerre, comme le fait remarquer judicieusement M. Hall (4) : il en sera traité sommairement dans la IIIe Partie (ch. I, II, A, *Appendice*).

182. — Quant à la cargaison ou aux marchandises, le caractère national n'en est autre que celui du propriétaire, en principe et sauf des exceptions assez nombreuses. Mais la jurisprudence des Cours de prises anglaises et améri-

(1) Wildman, *op. cit.*, II, p. 76 ; p. 97. Cf. Twiss, *op. cit.*, p. 307-308, § 155. Ces deux auteurs rapportent les paroles du juge Story, qui seront citées plus bas (V. *inf.*, n° 184).

(2) Notam. Ortolan, *op. cit.*, I, Ann. B, p. 383 : l'Acte du 23 mars 1854 admet les navires étrangers au commerce de cabotage entre les ports anglais.

(3) *The Vigilantia*, 1 *Rob.*, p. 13 ; Wildman, *op. cit.*, II, p. 51-52. M. Hall (*op. cit.*, p. 432, § 169), semble considérer ces deux dernières conditions comme nécessaires pour imprimer au navire le caractère hostile : il s'exprime ainsi : « A vessel owned by a neutral, but manned by a belligerent crew, commanded by a belligerent captain, and employed in the trade of a belligerent state, is deemed to be a vessel of the country from which she navigate. » Sir Travers Twiss (*op. cit.*, p. 308, § 155), n'exige pas les deux conditions dont s'agit : il se borne a dire qu'un navire employé habituellement dans le commerce d'un pays fait en réalité partie intégrante de la marine marchande de ce pays : telle est bien la jurisprudence anglaise et américaine.

(4) Hall, *op. cit*,, § 168 *in fine*, p. 432.

caines soumet ce principe lui-même à deux restrictions très-graves, qu'il s'agit d'étudier avant tout.

Voici en quoi consiste la première restriction. C'est une règle générale, que les marchandises délivrées, en vertu d'un ordre, par l'expéditeur au capitaine qui doit en effectuer le transport, sont considérées comme délivrées au consignataire lui-même dont le capitaine est censé l'agent, de telle sorte que le consignataire devient propriétaire des marchandises au moment où elles sont remises entre les mains du capitaine. En temps de paix et s'il n'y a aucune appréhension de guerre prochaine, la convention des parties ou une coutume locale peut modifier cette règle générale, de telle sorte que la propriété reste sur la tête de l'expéditeur jusqu'à l'arrivée à destination. Mais en temps de guerre les Cours de prises anglaises et américaines refusent de reconnaître la validité d'une telle convention intervenue entre un expéditeur neutre et un consignataire ennemi : si l'on admettait cette convention, dit-on à l'envi, on ne rencontrerait plus un seul ballot de marchandises ennemies sur l'Océan, l'expéditeur neutre et le consignataire ennemi ne manqueraient jamais de convenir que la propriété des marchandises ne passera sur la tête de celui-ci qu'au moment de l'arrivée à destination, et c'en serait fait du droit de capture. Ainsi, — et c'est en cela que consiste la restriction — les chargements faits en temps de guerre ou en prévision d'une guerre par un expéditeur neutre pour compte d'un consignataire ennemi et devant devenir sa propriété à l'arrivée à destination, sont considérés pendant le voyage comme propriété ennemie (1). La convention en vertu de laquelle la

(1) Wildman, *op. cit.*, II, p. 98-99 ; Hall, *op. cit.*, p. 435-436, § 172 ; Calvo, *op. cit.*, III, p. 257, § 1999-2000. — M. Hall fait remarquer que les termes larges et vagues dans lesquels cette restriction est formulée, notamment, par le juge Story (property consigned to become the property of an enemy upon its arrival shall not to be permitted to be protected by the neutrality of the shipper), peuvent donner lieu à un doute sur le point de savoir si la preuve d'un usage commercial, différent de la règle commune, d'après lequel la propriété des marchandises consignées ne passerait sur la tête du consignataire qu'à l'arrivée à destination, sauverait de la confiscation la cargaison consignée par un neutre à un ennemi dans les conditions de cet usage. — Wildman ne met pas en doute la négative : il nous semble que la rigueur de la jurisprudence anglaise et américaine irait jusque-là, en admettant qu'on pût produire la preuve d'un tel usage.

propriété repose sur la tête de l'expéditeur neutre jusqu'à la fin du voyage est réputée non avenue, ou plutôt, au témoignage de Wildman, les Cours de prises anglaises lui reconnaissent cet effet: du moment que le chargement devait devenir la propriété de l'ennemi à son arrivée au port de destination et à sa délivrance effective, la capture équivaut à la délivrance au consignataire ennemi,le capteur étant, de par le droit de guerre, mis aux lieu et place de l'ennemi (1). Telle est la solution constante, affirmée par un grand nombre de décisions, notamment par la décision rendue dans l'affaire *the Sally*: il s'agissait dans cette affaire d'une cargaison chargée d'Amérique soi-disant aux risques des expéditeurs, mais qui en réalité était consignée au gouvernement français et devait devenir sa propriété à son arrivée au Havre ; la Cour d'Amirauté décida qu'il a toujours été de règle pour les Cours de prises,que la propriété transportée en pays ennemi pour y devenir propriété ennemie à son arrivée est à considérer comme propriété ennemie (2).

De cette restriction on peut rapprocher les règles suivantes. Quand des marchandises ont été embarquées sans ordre, l'expéditeur en est maître absolument et peut les consigner à qui bon lui semble. Mais si, en exécution d'un ordre, il les a remises entre les mains du capitaine, il a perdu tout droit sur elles, le seul cas excepté de l'insolvabilité réelle du consignataire ; si, sur l'avis inexact de l'insolvabilité du consignataire, l'expéditeur a donné ordre de ne pas délivrer les marchandises, ce contre-ordre ne dépouille pas le consignataire de la propriété, à supposer le contrat ferme et sans condition (3). Si le contrat peut être annulé par les parties

(1) Wildman, *op. cit.*, II, p. 99 ; Calvo, *op. cit.*, III, p. 257. L'expéditeur, ajoute Wildman, est présumé connaître cette règle et a dû, dans ses arrangements avec le consignataire, se prémunir contre la perte qui peut résulter pour lui de la capture ; ce n'est en réalité qu'un assureur contre les risques de mer, et la capture ne le regarde pas : la perte doit en retomber sur le consignataire. Si celui-ci refuse de payer, l'expéditeur est censé s'être mis en garde contre cette éventualité : s'il ne l'a pas fait, il a agi à la légère et en imprudent.

(2) *The Sally*, 3 *Rob.*, p. 300 ; *the Atlas*, 3 *Rob.*, p. 299 ; *the Anna Catharina*, 4 *Rob.*, p. 117. Cf. Wildman, *op. cit.*, II, p. 103 ; Calvo, *op. cit.*, III, p. 257.

(3) *The Constantia*, 6 *Rob.*, p. 321 ; Cf. Wildman, *op. cit.*, II, p. 107 ; Calvo, *op. cit.*, III, § 2004, p. 260.

ou l'une d'elles, soit que l'expéditeur ait retenu le droit d'empêcher la délivrance effective au consignataire, soit que le consignataire ne soit pas tenu d'accepter les marchandises à leur arrivée, ces marchandises sont considérées, pendant la traversée, comme la propriété de l'expéditeur (1). Si des marchandises sont embarquées avec cette convention entre l'expéditeur et le consignataire qu'elles seront vendues de compte à demi, et que le *pour compte* soit exprimé de la sorte dans la facture, mais que celle-ci soit accompagnée d'une lettre contenant ces paroles : les marchandises doivent être vendues, soit de compte à demi, soit pour mon compte à votre choix, ces marchandises seront réputées la propriété de l'expéditeur (2).

183. — La seconde restriction signalée tient à la règle qui prohibe le transfert *in transitu*. Aux termes de cette règle, applicable, avons-nous annoncé, aussi bien aux navires qu'aux cargaisons, le propriétaire ne peut dépouiller son caractère hostile *in transitu*, en cours de voyage : toute propriété qui avait un caractère ennemi au début du voyage, reste sujette à capture jusqu'à l'arrivée à destination. Voici le motif de cette règle : en temps de paix et en l'absence de toute prévision de guerre, le transfert de marchandises en cours de voyage peut s'effectuer par le transfert du connaissement ; en temps de guerre, cette facilité donnerait lieu à des fraudes contre lesquelles les Cours de prises n'auraient aucun moyen de se prémunir, au point que l'exercice du droit de capture serait gravement compromis. On retrouve toujours cette même idée : elle a exercé une influence prépondérante sur la formation de la jurisprudence anglaise. Parlant de la règle qui prohibe le transfert *in transitu* : « If such a rule did not exist, dit Sir W. Scott, all goods shipped in the enemy's country would be protected by transfers, which it would be impossible to detect. It is on this principle held, I believe, as a general rule, that property cannot be transferred *in transitu*, and in that sense I recognise it as the rule of this Court (3). »

(1) *The Aurora*, 4 *Rob.*, p. 218 ; *the Cousine Maryanne*, *Edw.*, p. 346 ; Wildman, *op. cit.*, II, p. 103; Cf. Calvo, *op. cit.*, III, § 2000, p. 259.
(2) *The Venus*, 8 *Cranch*, p. 275 ; Wildman, *op. cit.*, II, p. 113.
(3) *The Vrouw Margaretha*, 1 *Rob.*, p. 338. Wildman, *op. cit.*, II,

D'après son motif même, la règle ne devrait, semble-t-il, viser que les contrats, c'est-à-dire les changements de propriété volontairement survenus quant aux navires et aux cargaisons *in transitu*, et voudrait dire simplement ceci : la propriété ne peut être transférée *in transitu* de façon à revêtir le caractère national d'un acheteur neutre. C'est là en effet sa signification primitive et naturelle; mais cette règle a reçu une application détournée et abusive, qui a déjà été signalée ; on lui a donné cette formule on ne peut plus vague et générale, qui dit plus que le motif de la règle ne le comporterait : la propriété ne peut, quoi qu'il arrive, dépouiller pendant la traversée le caractère hostile qu'elle avait au début; et, au nom de cette formule, on a condamné comme ennemie la propriété d'individus devenus sujets anglais : nous avons cité le *Negotie en Zeevaart* et le *Danckebaar Africaan* (1).

Laissant de côté désormais cette déviation de la règle, retenons-en la portée vraie et originaire : la propriété qui était ennemie au départ ne peut, pendant tout le temps que dure la traversée, devenir neutre par l'effet d'une convention quelconque. Les marchandises que leur propriétaire ennemi vendrait à un neutre après leur départ et avant leur arrivée à destination, seront réputées appartenir encore à leur propriétaire primitif, et condamnées comme marchandises ennemies (2). Un transbordement ne saurait faire

p. 100-101, Sir Travers Twiss, *op. cit.*, § 163, p. 325, M. Hall, *op. cit.*, § 171, p. 434-435, reproduisent ce motif en se l'appropriant.

(1) M. Hall, avons-nous vu (*op. cit.*, p. 437, § 171) critique la décision de Lord Stowell dans le *Danckebaar Africaan* ; nous n'y revenons pas, ayant donné (p. 188) le texte même de la critique. M. Calvo, *op. cit.*, III, p. 260-261, § 2005-2006, attaque vivement la solution anglaise : « Les juges d'Amirauté qui ont rendu une pareille sentence (dans l'affaire du *Danckebaar Africaan*) se sont flattés à tort de la faire ériger en principe de droit international ; ils n'ont pas vu qu'ils violaient les règles les plus élémentaires du droit politique et du droit naturel. Comment ! le propriétaire de la chose saisie change de nationalité par suite de la conquête de son pays ; il devient avant la capture sujet du belligérant qui s'est emparé de son bien en pleine mer, et l'on voudrait, pour justifier une confiscation, établir une distinction entre le caractère national du possesseur et celui de la chose possédée, prétendre modifier l'un et contester le changement de l'autre. »

(2) *The Twende Venner*, 6 *Rob.*, p. 329; Wildman, *op. cit.*, II, p. 101-102.

obstacle à l'application de cette règle : après le transbordement, pas plus qu'avant cette opération, les marchandises ne pourraient endosser en quelque sorte le caractère neutre de celui auquel on les passerait, car le transbordement ne brise pas la continuité du voyage (1).

Nous avons constamment supposé un transfert *in transitu* survenu *flagrante bello*. Si une transaction de cette sorte est intervenue en temps de paix et en toute bonne foi, indépendamment de toute prévision de guerre, elle aura son plein et entier effet : cela semblait aller de soi ; il a fallu cependant que Sir W. Scott l'affirmât expressément. Des vins avaient été consignés par une maison de commerce espagnole à un négociant hollandais ; la cargaison fut achetée, pendant la traversée d'Espagne en Hollande, par une maison de Hambourg ; survint ensuite la guerre entre la Hollande et l'Espagne et l'Angleterre, et le navire, la *Vrouw Margaretha*, fut capturé par un croiseur anglais : la cargaison eût été condamnée, si elle avait été espagnole ou hollandaise, mais elle avait été achetée par un neutre en pleine paix et dans des conditions telles qu'on ne pouvait dire que l'achat eût été fait en contemplation de la guerre : Sir W. Scott ordonna la restitution des vins d'Espagne. Après avoir rappelé la règle qui invalide le transfert *in transitu* accompli en temps de guerre, il ajoutait : « But this arises out of a state of war, which creates new rights in other parties, and cannot be applied to transactions originating, like this, in time of peace. The transfer therefore must be considered as not invalid in point of law at the time of the contract, and, being made before the war, it must be judged to the ordinary rules of commerce (2). » Si le transfert *in transitu* accompli en temps de paix doit être considéré *prima facie* comme pleinement valable, il peut ressortir des faits de la cause que le contrat a été conclu *en contemplation* de la guerre : il sera alors considéré comme non avenu. Mais, quand un transfert *in transitu* sera-t-il réputé fait *en contemplation* de la guerre et pour soustraire un chargement

(1) Wildman, *op. cit.*, II, p. 101.

(2) *The Vrouw Margaretha*, 1 *Rob.*, p. 338 ; Cf. Wildman, *op. cit.*, II, p. 100 ; Twiss, *op. cit.*, § 163, p. 325.

au danger, non pas présent, mais éventuel et prochain, de la capture? Sans doute, nous dit-on, tous les engagements contractés à l'approche de la guerre, dans lesquels la considération de la guerre peut entrer, ne sont pas nuls par cela même; mais s'il appert que le transfert *in transitu* a été consenti en prévision de la guerre par le vendeur, qui ne l'eût pas conclu sans cela, et que l'acheteur, quelles que soient, d'ailleurs, les raisons qui l'ont déterminé lui-même à conclure l'affaire, a eu connaissance du motif sous l'empire duquel agissait le vendeur, un tel transfert est frappé de nullité, au même titre que celui qui a été conclu en pleine guerre (1). C'est ce que décida Sir W. Scott, notamment dans l'affaire du *Jan Frederick* : «The nature of both contracts is identically the same, being equally to protect the property from capture of war, not indeed in either case from capture at the present moment, when the contract is made, but from the danger of capture, when it is likely to occur. The object is the same in both instances, to afford a guarantee against the same crisis. In other words, both are done for the purpose of eluding a belligerent right, either present or expected. Both contracts are framed with the same *animo fraudandi*, and are in my opinion justly subject to the same rule (2). »

184. — Si le principe est que le caractère national de la propriété est déterminé par celui du propriétaire — principe soumis lui-même, on vient de le voir, à des restrictions assez notables, — les tribunaux de prises anglais et américains admettent que la propriété d'une personne donnée peut être affectée d'un caractère hostile, indépendamment du caractère national de la personne, tel qu'il résulte de son domicile. C'est là une règle courante, qu'on formule parfois autrement que nous ne venons de le faire. Ainsi, l'on peut dire avec Sir Travers Twiss que le domicile neutre du propriétaire n'est pas toujours décisif pour affranchir sa propriété de la capture, que ce domicile ne fait qu'élever une présomption d'immunité, qui peut être renversée (3). Ainsi

(1) C'est ce que disent en termes à peu près identiques Wildman, *op. cit.*, II, p. 102, Sir Travers Twiss, *op. cit.*, p. 325-326, et M. Hall, *op. cit.*, p. 435.

(2) *The Jan Frederick*, 5 *Rob.*, p. 133; Cf. *the Rendsborg*, 4 *Rob.*, p. 121.

(3) Twiss, *op. cit.*, § 155, p. 307.

encore, les tribunaux de prises ont quelquefois exprimé la même idée en jugeant que le caractère ennemi peut être greffé *sub modo* sur le caractère neutre (a belligerent character may be engrafted *sub modo* upon the neutral character of a merchant) (1).

Dans quels cas la propriété sera-t-elle ainsi affectée d'un caractère hostile ? Ces cas sont aussi nombreux que variés ; mais on peut les grouper tous autour de ces deux idées : l'origine de la propriété, ou le commerce dans lequel elle est engagée, peuvent lui imprimer un caractère hostile, malgré le caractère neutre du propriétaire. C'est ce qu'exprime, en termes d'une netteté remarquable, le juge Story dans ce passage de son jugement sur le *San Jose Indiano* : « The property of a person may acquire a hostile character altogether independent of his own peculiar character acquired by residence. In other words, *the origin of the property, or the traffic in which it is engaged may stamp it with a hostile taint, although the owner may happen to be a neutral domiciled in a neutral country.* » S'attachant ensuite à l'idée que le commerce imprime un caractère national à la propriété qui y est engagée, il ajoute : « Where a person is engaged in the ordinary or extraordinary commerce of an enemy's country upon the same advantages as native resident subjects, *his property so employed is to be deemed incorporated into the general commerce of that country, and subject to confiscation, be his residence where it may ;* and the principle seems founded on reason. Such a trade so carried on has a direct and immediate effect in aiding the resources and revenue of the enemy, and in warding off the pressure of the war. It subserves its manufactures and industry, and its whole profits accumulate and circulate in his dominions, and become regular objects of taxation in the same manner, as if the trade were pursued by native subjects. There is no reason, therefore, why he who thus enjoys the protection and benefits of the enemy's country, should not *in reference to such a trade* share its dangers and its losses. It would be too much to hold him entitled by a mere neutral residence to carry on a substantially hostile

(1) *Id., ibid.*, § 156, p. 309.

commerce, and at the same time possess all the advantages of a neutral traffic (1). »

185. — En vertu de la première idée, que l'origine de la propriété peut lui imprimer un caractère hostile, les tribunaux de prises anglais et américains ont jugé constamment que les produits du sol ennemi doivent être considérés comme propriété ennemie tant qu'ils appartiennent au propriétaire du sol, quel que soit le caractère national de ce propriétaire à tous autres égards, et quelle que soit sa résidence. Sir W. Scott a appliqué cette doctrine dans l'affaire *the Dree Gebroeders*, dans l'affaire *the Phœnix*, dans l'affaire *the Vrouw Anna Catharina*; dans cette dernière affaire, l'éminent juge décida que, quel que soit le domicile personnel d'un planteur, les produits de sa plantation en pays ennemi sont sujets à capture, car il s'est incorporé lui-même aux intérêts permanents de ce pays : « The produce of a person's own plantation in the colony of the enemy, though shipped in time of peace, is liable to be condemned as the property of the enemy, by reason that the proprietor has incorporated himself with the permanent interests of the nation, as a holder of the soil, and is to be taken as a part of that country, in that particular transaction, independent of his own personal relations and occupation. (2) » La Cour suprême des États-Unis suivit cette jurisprudence dans l'affaire célèbre et bien souvent citée des trente barils de sucre de M. Bentzon, pendant la guerre de 1812-1814 entre la Grande-Bretagne et les États-Unis : cette espèce est assez remarquable, pour que nous en donnions une analyse sommaire : elle est, d'ailleurs, classique en quelque sorte. L'île de Santa-Cruz, possession danoise, avait été conquise par l'Angleterre au cours des guerres de l'Empire français. M. Bentzon, officier danois et propriétaire foncier dans cette île, la quitta et alla résider en Danemark. Sa propriété insulaire fut gérée par un agent, qui embarqua trente barils de sucre, produit de cette plantation, à bord

(1) *The San Jose Indiano*, 2 *Gallison, U. S.*, p. 283. Cf. Wildman, *op. cit.*, II, p. 76 ; Twiss, *op. cit.*, § 157, p. 307-309.

(2) 4 *Rob.*, p. 232 ; 5 *Rob.*, p. 21 ; 5 *Rob.*, p. 167. Cf. Wildman, *op. cit.*, II, p. 56 ; p. 114 ; Twiss, *op. cit.*, § 160, p. 318 ; Hall, *op. cit.*, p. 432, § 169.

d'un navire anglais, à l'adresse d'une maison de commerce de Londres, pour le compte et aux risques du propriétaire. Pendant la traversée, le navire fut capturé par un corsaire américain : les trente barils de sucre furent déclarés de bonne prise, comme propriété anglaise, par la Cour inférieure, et la sentence fut confirmée sur appel par la Cour suprême. La Cour écarta tout d'abord le doute qui s'était élevé sur le point de savoir si Santa-Cruz, en la possession de la Grande-Bretagne, pouvait à bon droit être considérée comme île anglaise : elle affirma cette doctrine, que nous avons déjà indiquée à propos du caractère national des personnes (V. *sup.* n° 173, p. 184), et qui peut se formuler de la façon suivante : quoique les conquêtes faites pendant la guerre ne soient pas considérées comme définitives jusqu'à confirmation par traité, cependant à l'égard de toute question commerciale ou militaire, les pays conquis sont censés faire partie intégrante des possessions du conquérant, tant que celui-ci les occupe et les gouverne. Cette objection préliminaire mise de côté, il s'agissait de savoir si le produit d'une plantation de cette île, embarqué pour le compte du propriétaire lui-même, qui était danois et résidait en Danemark, devait être considéré comme anglais, partant, comme propriété ennemie. On allégua pour M. Bentzon, que la règle constante de la jurisprudence anglaise ne pouvait s'appliquer à lui, parce qu'il ne s'était pas incorporé aux intérêts permanents de la nation ennemie. Il avait acquis sa propriété foncière pendant que Santa-Cruz était une colonie danoise, et avait quitté l'île au moment où elle était devenue anglaise. La Cour rejeta cet argument : l'identification du caractère national du propriétaire avec le caractère national du sol, n'est pas fondée sur les dispositions dans lesquelles il a acquis une portion du sol ; en acquérant un immeuble à Santa-Cruz, le réclamant s'est lié, en ce qui regarde son immeuble, à la destinée de Santa-Cruz, quel que put être le sort de cette île. Quand elle appartenait au Danemark, le produit du sol, tant qu'il n'était pas vendu, était propriété danoise ; quand l'île est devenue anglaise, le sol et son produit, celui-ci jusqu'à ce qu'il soit vendu, sont devenus anglais. Dès lors, le caractère commercial ou politique de M. Bentzon n'est point à considérer. Quoique incorporé, quant à son caractère

national, aux intérêts permanents du Danemark, il est incorporé, quant à sa plantation de Santa-Cruz, aux intérêts permanents de Santa-Cruz : si bien que, quoique comme Danois, il fût en guerre avec la Grande-Bretagne et ennemi quant à elle, néanmoins, comme propriétaire foncier à Santa-Cruz, il n'est pas ennemi aux yeux des Anglais et peut embarquer ses produits pour l'Angleterre en toute sûreté du côté des croiseurs britanniques. La Cour affirma enfin le bien fondé de cette doctrine d'après laquelle la possession du sol lie en quelque sorte le propriétaire au sol lui-même. La propriété mobilière suit partout la personne, et son caractère, si on la trouve sur l'Océan, doit dépendre du domicile du propriétaire. Mais la terre est fixe : quel que soit le domicile du propriétaire, elle est hostile ou amie, selon la condition du pays où elle est située. Il n'est ni déraisonnable ni inhumain de dire que le propriétaire, eu égard à ses intérêts sur cette terre, en partage le caractère, et que le produit de sa propriété, tant qu'il lui appartient, est affecté de ce même caractère (1).

186. — La seconde idée, d'après laquelle le commerce dans lequel une propriété est engagée lui imprime un caractère distinct de celui du propriétaire, a été appliquée dans un grand nombre d'espèces. Ainsi, il a été décidé que, si un commerçant, sujet d'une puissance neutre et résidant dans son pays d'origine, fait un commerce privilégié qui n'est permis qu'aux sujets belligérants ou ne peut être permis aux étrangers qu'en vertu d'une autorisation spéciale, ses biens engagés dans ce genre de commerce sont réputés ennemis et sujets à confiscation ; de même il a été jugé que les marchandises exportées d'un pays ennemi pour compte d'une maison de commerce dont tous les associés sont domiciliés en pays neutre, doivent être réputées ennemies et confisquées *jure belli*, si cette maison a dans le pays un agent commercial à poste fixe pour y faire un commerce privilégié (2). Si un négociant a des établissements commerciaux dans deux pays différents, dont l'un est ennemi, l'autre neutre, au lieu de

(1) 9 *Cranch*, p. 191-197. Cf. Wheaton, *Élém.*, 5e éd., I, part. IV, ch. I, § 21, p. 327-332; Twiss, *op. cit.*, § 160, p. 318-319.

(2) Calvo, *op. cit.*, III, § 1690, p. 60 ; *the Anna Catharina*, 4 *Rob.*, p. 119 ; Twiss, *op. cit.*, § 156, p. 310; Hall, *op. cit.*, p. 431, § 168.

rechercher en quel pays est le principal établissement, les Cours de prises anglaises et américaines considèrent comme propriété ennemie ceux de ses biens qui sont pour ainsi dire incorporés dans le commerce général de l'ennemi, et déclarent exempts de capture ceux qui sont incorporés dans le commerce général du pays neutre (1). De même encore, le commerce d'une maison établie dans le pays ennemi est considéré comme essentiellement hostile en lui-même, et les propriétés qui y sont engagées sont sujettes à confiscation, malgré le caractère neutre d'un ou de plusieurs des associés (2) : la part de ces associés neutres ne sera pas sauvée du naufrage. Ainsi, la résidence d'un associé en pays neutre ne protégera pas sa part dans la maison établie en pays ennemi ; et, en vertu des principes exposés à propos du caractère national des personnes, il a été jugé en même temps que la résidence d'un associé en pays ennemi rend confiscable sa part dans une maison en pays neutre. Wheaton se montre à bon droit choqué de cette jurisprudence des Cours anglaises, qu'ont adoptée les tribunaux de prises américains. « Il est impossible, dit-il, de ne pas voir dans ce manque de réciprocité de fortes marques de partialité pour les intérêts des capteurs. » Puis, après avoir risqué cette critique, il ajoute, comme s'il craignait d'avoir été trop sévère : « partialité qui est peut-être inséparable d'un code des prises créé par une législation judiciaire dans un pays belligérant, et approprié aux encouragements à donner à ses efforts maritimes (3). » — Il convient d'ajouter à ces règles qui se dégagent des décisions des tribunaux anglais et américains, les indications suivantes qui en précisent la portée. Quand on dit que la part de l'associé d'une maison de commerce établie en pays ennemi, suit le sort de ses coassociés, bien qu'il soit domicilié en pays neutre, on suppose un chargement fait par cette maison pour son propre compte et

(1) *The Jonge Cassina*, 5 *Rob.*, p. 303. Cf. Twiss, *op. cit.*, § 159, p. 309-310 ; Hall, *op. cit.*, § 168, p. 431 ; Calvo, *op., cit.*, III, p. 62, § 1692.

(2) *The Portland*, 3 *Rob.*, p. 41 ; *the Friendschaft*, 4 *Wheaton*, p. 105. Cf. Wheaton, *Élém.* I, part. IV, ch. I, § 19, p. 326-327 ; Wildman, *op. cit.*, II, p. 49-50 ; p. 79 ; Twiss, *op. cit.*, § 156, p. 310 ; Hall, *op. cit.*, § 168, p. 431 ; Calvo, *op. cit.*, III, p. 61-63.

(3) Wheaton, *Élém.*, 5e éd., I, part. IV, ch. I, § 20, p. 327.

embarqué dans le pays ennemi où elle est établie (1). Les chargements faits par une maison de commerce ennemie *bona fide* et exclusivement pour le compte et aux risques d'un associé neutre ou d'une maison de commerce neutre, ne sont pas sujets à confiscation : on appliquera le même principe au cas où un associé ou un agent domicilié en pays ennemi fait un chargement à l'adresse de sa maison de commerce neutre ou de son commettant neutre pour le compte exclusif de cette maison ou de ce commettant (2). Enfin, s'il est vrai que la propriété d'une maison de commerce établie en pays ennemi est passible de confiscation, quel que puisse être le domicile des associés, et que, malgré le domicile neutre de plusieurs de ses associés, le commerce de cette maison est essentiellement hostile, un chargement fait par cette même maison à l'adresse d'une maison de commerce établie en pays neutre, de bonne foi, pour compte et aux risques de celle-ci, ne sera pas réputé ennemi ; et il a été jugé qu'il en serait ainsi en dépit de l'identité des deux maisons (3).

187. — Après avoir exposé le système suivi par la jurisprudence française et le système des tribunaux de prises anglais et américains, il faut nous demander si l'un on l'autre de ces systèmes est, dans son principe au moins, l'expression d'un droit généralement reconnu, et, si nous trouvons que le droit international n'offre pas sur la question de la détermination du caractère hostile de règle fixe et bien établie, auquel des deux systèmes opposés il conviendrait de s'attacher. Il s'agit ici des principes sur lesquels reposent ces systèmes, car à les envisager dans leur teneur complète, aucun d'eux ne nous apparaît ni comme généralement admis, ni comme susceptible de l'être. Le système anglais, surtout, dans sa complication ingénieuse et plus casuistique que savante (il a toutefois le mérite d'être bien plus complet que le système français), nous semble, quand on l'étu-

(1) Wildman, *op. cit.*, II, p. 80.

(2) Wildman, *op. cit.*, II, p. 81 : règle déduite des décisions rendues dans les affaires *the Portland*, et *the San Jose Indiano*, la première affaire jugée par Sir W. Scott.

(3) Wildman, *op. cit.*, II, p. 83 : *the Anna Johanna*, 1 *Wheaton*, p. 159.

die d'un peu près, mériter les sévères critiques que ne lui ont pas épargnées ceux qui l'ont pénétré tant soit peu à fond. On peut dire, avec M. Calvo, qu' « il laisse à peine une porte entr'ouverte pour prouver juridiquement le caractère licite et sincère des spéculations (1). » Comment le commerce neutre sincère et loyal pourra-t-il se dégager du réseau de restrictions dont l'enveloppe un système qui donne une telle extension au caractère hostile? Les droits des neutres sont gravement compromis par les règles rigoureuses et inflexibles que la suspicion et la crainte de la fraude ont fait édicter. Sans doute, il est des restrictions légitimes et nécessaires : par exemple, il peut paraître difficile de ne pas présumer ennemie toute propriété chargée sur un navire ennemi, et de ne pas exiger que la preuve de la propriété, si ce n'est celle de la nationalité neutre du propriétaire, résulte en principe des pièces de bord. Mais, de là aux excès dans lesquels ont versé les tribunaux de prises anglais et américains, il y a un abîme ; et si l'on est réduit à confesser que l'application du principe qui veut que la propriété privée ennnemie soit saisissable sous pavillon ennemi, est inséparable de tels excès, un tel aveu n'est-il pas la condamnation la plus formelle et la plus accablante du principe lui-même? Mais ce sont là des considérations dont le développement trouvera place dans la IIe Partie (ch. I, I).

Pour le moment il nous faut savoir si c'est le principe de la jurisprudence française ou celui de la jurisprudence anglaise et américaine, qu'a adopté le droit international. En d'autres termes, pour déterminer le caractère national de la personne, qu'emprunte en général la propriété, faut-il s'attacher au domicile ou à la nationalité proprement dite ? Est-on ennemi, pour être sujet de l'État ennemi, ou pour être domicilié dans son territoire ?

A en croire les auteurs anglais et américains et les décisions des tribunaux de leur pays auxquelles ils se réfèrent, la règle que le domicile détermine le caractère ennemi est universellement admise : c'est la règle du droit international. Les nations, dit Sir Travers Twiss, ont cherché une règle exempte d'ambiguité, et en même temps assez juste pour

(1) Calvo, *op. cit.*, III, p. 258, § 2000 ; Cf. *Id.*, *ibid.*, 66, § 1696.

être universellement acceptée : cette règle a été trouvée ; c'est celle qui veut que le domicile détermine le caractère national au point de vue du droit de la guerre. Rien de plus juste, parce que la personne domiciliée dans un pays est sujette *de facto* dans ce pays, elle est membre *de facto* de l'État : « Wherever an individual is permanently resident, there he is contributing by his industry and general wealth to the strength of the country, and to its capacity to wage war. There can be therefore no injustice in regarding the property of such a person as forming part of the common stock of the Enemy Nation (1). » M. Hall s'exprime à peu près de même : il trouve la règle anglaise raisonnable et la donne implicitement comme une règle admise partout ; il laisse entendre qu'il en est de même pour l'idée d'après laquelle la propriété acquiert un caractère hostile par son origine ou par son emploi même inoffensif (2). M. De Burgh est plus explicite. Il pose d'abord, comme règle universelle, que c'est le domicile qui détermine le caractère national : « It may be stated as a rule of international law, as now generally, perhaps indeed universally understood, that the nationality of a person, whether neutral or belligerent, follows his domicil. » Puis il ajoute : « and further that property may acquire an hostile character arising from its connection with the soil of a country as its produce, quite independent of that national character of its owner, which is derived from personal residence (3). » Cette dernière assertion nous paraît insoutenable : l'idée que son origine peut imprimer à la propriété un caractère national distinct de celui de son propriétaire a pu être momentanément affirmée par telle ou telle ordonnance rendue dans des circonstances spéciales ; elle n'a jamais pris racine dans la jurisprudence ou dans la législation d'aucun autre pays que la Grande-Bretagne et les États-Unis.

188.—Mais la doctrine qui attache le caractère national au domicile, a pour elle l'autorité de Grotius. D'après Grotius

(1) Twiss, *op. cit.*, § 153, p. 303.
(2) Hall, *op. cit.*, § 167, p. 426-428.
(3) De Burgh, *Maritime International Law*, Londres, 1868, cité par M. Attlmayr, *Die Elemente des internationalen Seerechts, and Sammlung von Vertragen*, Vienne, 1872-1873, I, p. 74.

(*De j. b.*, *l.* III, *c.* II, § 7), le droit de représailles peut frapper tous les sujets du souverain auteur d'une injustice, tous ceux qui sont tels à titre durable, soit naturels du pays, soit étrangers, mais non pas ceux qui ne font que passer ou séjourner peu de temps. « *Jure gentium subjacent pignorationi omnes subditi injuriam facientis, qui tales sunt ex causa permanente, sive indigenæ, sive advenæ, non qui transeundi aut moræ exiguæ causa alicubi sunt.* » A propos du droit de la guerre, il formule la même idée (*De j. b.*, *l.* III, *c.* IV, § 6) : les hostilités atteignent non-seulement ceux qui portent les armes et les sujets proprement dits du belligérant, « *sed omnes etiam qui intra fines sunt hostiles : quod apertum est ex ipsa formula apud Livium : hostis sit ille, quique intra præsidia ejus sunt.* » Dans cette formule par trop compréhensive, Grotius a en vue les étrangers *domiciliés*, établis à poste fixe (*ex causa permanente*) dans le pays ennemi, comme il ressort avec évidence du *c.* II, § 7, et du *c.* IV, § 8. Wheaton enregistre la solution de Grotius et l'accepte comme étant l'expression de la règle du droit des gens, par cela même qu'il ne la critique pas (1).

Parmi les auteurs du continent, assez peu nombreux, qui s'occupent de la question, M. Rochussen présente la règle française qui veut qu'on s'attache à la nationalité, non au domicile, comme la seule qui soit à la fois rationnelle et reconnue par le droit des gens européen (2). M. Attlmayr donne la doctrine anglaise comme consacrée par le droit international et comme satisfaisante en raison ; il va même jusqu'à émettre l'idée que l'origine de la propriété lui imprimera un caractère hostile indépendant du caractère national de son propriétaire. Voici comment il formule et motive du même coup, avec clarté et précision, ce qui est, à ses yeux, l'expression d'une règle vraie et généralement reconnue. « Da die Wegnahme von feindlichem Privateigenthume zur See nicht den Zweck hat, einzelnen Menschen auf der anderen Seite zu schaden, auf der anderen Seite hingegen einzelne Individuen zu bereichern, sondern dem gegneris-

(1) Wheaton, *Élém.*, 5e éd.. IV, part. I, ch. I, § 16, p. 306-309.
(2) Rochussen, *De occup. bell. bon. privat. in bello marit.*, p. 50-53.

chen Staate die Hülfsquellen seiner Wohlfahrt, daher auch seiner Macht zu entziehen, oder wenigstens theilweise zu verstopfen, so mag der Grundsatz nicht ungerechtfertiget erscheinen, dass sich der feindliche Character in Bezug auf Personen, d. i. mit Rücksicht auf die im Momente der Wegnahme thatsæchlichen und rechtlichen Eigenthümer schwimmenden Gutes nach dem Domicile, und zwar dem wirklichen, nicht nach dem vorübergehenden derselben, richte. Schwimmendes Gut aber ist mit Rücksicht auf seinen Ursprung dann als Feindesgut zu erkennen, wenn es auf feindlichem Territorium erzeugt und dem Erzeuger noch eigenthümlich ist, mag dieser welcher Nationalitæt immer angehören. Es ist næhmlich nicht ohne Grund anzunehmen, dass die Interessen der Menschen mit jenem Staate verknüpft sind, in welchem sie bleiben sich aufhalten, und dass das Ertrægniss für die Erzeugnisse eines Landes diesem zu Gute komme, indem das Staat die durch die Producte seines Bodens und seiner Industrie realisirten Gewinnste sich nutzbar macht (1). » M. Calvo constate qu'en fait on ne suit pas en notre matière une règle uniforme. « Dans les pays qui, comme la France, possèdent un système complet et codifié de législation écrite, le caractère ami ou hostile des biens que la prévision ou l'irruption de la guerre fait extraire du pays ennemi pour les mettre à l'abri de la capture, se détermine sans difficulté aucune d'après les règles sur le statut personnel, c'est-à-dire d'après les principes généraux sur la possession, l'acquisition et la perte de la nationalité. La libéralité de leur jurisprudence va même sous ce rapport jusqu'à ne pas attacher forcément un caractère ennemi à la propriété de l'étranger que l'exigence des lois territoriales sur l'exploitation du commerce, l'exercice de certaines industries, la possession d'immeubles ou un séjour prolongé ont pu amener à prêter dans le pays où il se trouve un serment de bourgeoisie ou de sujétion distinct de celui du citoyen naturalisé. On conçoit qu'il n'en puisse être de même dans les pays qui, comme l'Angleterre et les États-Unis, se guidant d'après les traditions du droit coutumier et la lettre stricte plutôt que d'après l'esprit des lois civiles, font essen-

(1) Attlmayr, *op. cit.*, I, p. 73-74.

tiellement dépendre la nationalité des biens de l'habitation fixe ou transitoire de leur possesseur (1). » D'ailleurs, il admet que le domicile commercial implique un caractère national : « Sans impliquer d'une manière absolue la perte de l'esprit de retour ni celle de la nationalité d'origine, ce domicile, lorsqu'il a acquis un certain caractère de durée, entraîne pour le négociant des obligations, des charges particulières à l'égard du pays où il est venu se fixer et dont le gouvernement et les lois le protégent et le secondent dans l'exercice de son commerce. Le domicile commercial implique un caractère national. En cas de guerre entre le pays de son domicile commercial et le pays où il est né, le négociant, s'il n'a pas rompu son établissement avant l'ouverture des hostilités ou s'il ne s'est pas retiré sur le territoire neutre, à plus forte raison si par son industrie ou ses ressources personnelles il a favorisé la prolongation de la lutte, est par une sorte de fiction légale placé sur la même ligne que les sujets belligérants, et ses propriétés peuvent être assimilées à celles de l'ennemi (2). » M. Calvo admet même que le caractère national peut être déduit du genre de commerce ou d'affaires et qu'ainsi les biens peuvent avoir un caractère indépendant de celui que le domicile imprime à leur possesseur (3).

189. — A nos yeux, on n'est pas en droit, nous semble-t-il, d'affirmer que le principe posé par la jurisprudence française, ou celui que suivent la jurisprudence anglaise et la jurisprudence américaine, ait l'autorité d'un principe généralement reconnu ; nous croyons qu'il n'existe pas sur ce point de règle de droit international bien établie, et que, suivant la remarque de M. Calvo, dans les pays qui ont un système complet et codifié de législation écrite, le système français sera plus facilement admis, tandis que dans les pays où le droit a encore conservé un caractère coutumier, le système anglais et américain sera plutôt suivi (4).

(1) Calvo, *op. cit.*, 3e éd., III, p. 64-65, § 1694.
(2) *Id.*, *ibid.*, p. 60, § 1689.
(3) *Id.*, *ibid.*, p. 60-63, § 1690-1692.
(4) Nous serions porté à croire que le système français est plus généralement suivi que le système anglais. C'est ainsi que le règlement danois sur l'armement en course, dans son article 11, 1°, porte :

En présence de cette lacune du droit international, à quel système donner la préférence? Sans doute, en faveur du système qui fait dépendre le caractère national du domicile, on peut alléguer avec tous les auteurs anglais et américains et avec les décisions des tribunaux de prises de la Grande-Bretagne et des États-Unis, et encore avec M. Attlmayr, que, le droit de capture ayant pour but d'affaiblir l'ennemi, il est naturel que ce droit atteigne la propriété des individus domiciliés dans le pays ennemi pour lequel elle est une source de richesse et de force. Mais, en vertu de la même idée, on considérera les biens en eux-mêmes et abstraction faite de leur propriétaire ; et l'on traitera en ennemie la propriété engagée dans le commerce ennemi, et l'on capturera les produits du sol ennemi aussi longtemps qu'ils n'auront pas été purgés de leur vice originel par une vente de bonne foi ; et le commerce neutre, sous prétexte qu'il sert les intérêts du belligérant et acquiert par là un caractère hostile, sera frappé à mort. De plus, l'application du principe que le domicile détermine le caractère national donne lieu à d'insurmontables difficultés : s'attacher à un tel principe, c'est ouvrir la porte à l'arbitraire le plus fatal aux neutres. « Les tribunaux anglais, dit M. Calvo, pour échapper aux difficultés pratiques résultant des conditions si faciles dans lesquelles le domicile s'acquiert ou se perd, n'ont trouvé d'autre moyen que de se retrancher derrière une règle aussi inflexible que peu équitable, en prononçant la confiscation dans tous les cas douteux..... (1). » Enfin il nous paraît irrationnel d'infliger à des négociants ou à des individus quelconques simplement domiciliés dans un pays le caractère national de ce pays uniquement au point de vue de l'exercice du droit de prise : à tous les autres points de vue, et notamment au point de vue du service militaire, ils auront conservé leur nationalité d'origine ; ils l'auront perdue au seul point de vue de l'exercice du droit de prise par l'adversaire du pays de leur domicile. Il est vrai, bien qu'il

« Seront regardés comme de bonne prise *a.*) Tous les vaisseaux appartenant évidemment à la Couronne de la Grande-Bretagne, ou à ses sujets, *quelle que soit la partie du monde qu'ils habitent.* » Martens, N. R., I, p. 496.

(1) Calvo, *op. cit.*, III, 3e éd., p. 66, § 1696.

n'y ait pas sur ce point non plus de règle bien établie, beaucoup d'auteurs, pour déterminer la loi qui régit l'état et la capacité de la personne, la succession mobilière, s'attachent au domicile, non à la nationalité. Mais cette doctrine se heurte à de grandes difficultés pratiques, et peut-être n'est-elle au fond qu'une réminiscence malencontreuse de l'époque où il y avait plusieurs lois au sein d'un pays soumis à la même souveraineté : en France, avant la réalisation de cette unité de législation déjà rêvée par Louis XI, on s'attachait au domicile pour trancher le conflit des lois, comme on le fait encore aujourd'hui dans la Grande-Bretagne et aux États-Unis (1) ; c'était là, c'est encore pour les États-Unis et la Grande-Bretagne, une nécessité qui n'existe plus lorsqu'il s'agit de déterminer par quelle loi sera régi le statut personnel de l'individu domicilié à l'étranger et quel sera le caractère national de ce même individu au point de vue du droit de la guerre. Il est à la fois plus simple et plus rationnel de s'attacher, en toutes circonstances, même au point de vue du droit de la guerre, au lien plus puissant et plus tenace de la nationalité proprement dite, celle qui s'acquiert par l'origine ou par la naturalisation ; aussi bien est-ce le seul moyen d'arriver à des résultats satisfaisants et de quelque fixité, et de renfermer l'exercice du droit de prise dans de justes limites (2).

190. — Le navire ennemi, avec la cargaison ennemie qu'il porte, — nous savons maintenant ce que signifient ces mots navire ennemi, cargaison ennemie, — est sujet à saisie. Telle est la règle actuelle. Mais on a considéré que l'application rigoureuse de cette règle serait dans certains cas par trop inhumaine ou par trop funeste à des intérêts d'ordre supérieur et pouvait être écartée sans désavantage sérieux pour les belligérants. Sous l'influence de ces considérations, six exceptions ont été admises ou proposées : elles concernent les bateaux pêcheurs, les navires naufra-

(1) Cf. Renault, *De la succession ab intestat des étrangers en France et des Français à l'étranger*, Paris, 1876, p. 10-11.

(2) Au surplus, il faudra bien de toute nécessité faire dépendre du domicile le caractère national, dans les cas rares où un individu n'aura pas de nationalité connue ou sera légalement sans nationalité.

;és, les bâtiments employés à des explorations scientiques, les bâtiments hospitaliers, les navires de cartel et es paquebots-poste.

191. — A). *Bateaux pêcheurs.* — La première exception :oncerne les bateaux pêcheurs. Un usage fort ancien, sinon ıniversel, soustrait au droit de prise les bateaux ennemis ɪui se livrent à la pêche côtière. Le motif de cette exception ;e devine : il eût été trop dur d'arracher à de pauvres pêcheurs leur gagne-pain. « L'industrie de la pêche côtière, lit M. Ortolan, est entièrement pacifique et d'une imporance, quant à la richesse nationale qu'elle peut produire, ɔien moins grande que celle du commerce maritime ou des grandes pêches. Paisibles et tout à fait inoffensifs, ceux qui 'exercent, parmi lesquels on voit souvent des femmes, peuvent être appelés les moissonneurs des mers territoriales, puisqu'ils se bornent à en récolter les produits ; ce sont, pour la plupart, des familles pauvres, qui ne cherchent guère dans ce métier que le moyen de gagner leur vie (1). » L'exemption comprend les canots, les instruments de pêche et la cargaison de poisson.

192. — On peut dire que la France a donné l'exemple de cette pratique humaine, dont l'origine semble remonter jusqu'au temps de Froissart. Le traité du 2 octobre 1521 entre Charles-Quint et François Ier fut conclu à Calais, sous les auspices du Saint-Siége et de l'Angleterre, dans le but spécial d'assurer la liberté de la pêche côtière de part et d'autre, l'octobre à janvier inclusivement : malgré sa solennité, ce traité n'est au fond qu'une *trêve pêcheresse*, comme il en fut conclu depuis si souvent (2). L'ordonnance de 1584, qui n'était pourtant pas disposée à sacrifier les droits de la guerre et à frustrer les armateurs de leur proie, conférait

(1) Ortolan, *op. cit.*, 4e éd., II, liv. III, ch. II, p. 51. Cf. Heffter, *Droit int.*, trad. Bergson, 1873, § 137, p. 252 ; Bluntschli, *Mod. Volk.*, 1878, art. 667, p. 377 ; Massé, *Droit comm.*, 3e éd., n° 338, p. 287 sqq. ; Calvo, *op. cit.*, 3e éd., III, p. 278-280, § 2049-2053 ; Manning, *Comm. on the Law of Nations*, éd. Sheldon Amos, 1875, p. 206 ; Hall, *op. cit.*, § 148, p. 381-382.

(2) Dumont, IV, I, p. 352. L'immunité stipulée est complète : elle s'étend à la personne des pêcheurs, à leurs barques, à leurs approvisionnements de vivres, à leurs agrès et apparaux, à leurs filets, à leur poisson.

à l'amiral le droit d'accorder des trêves pêcheresses. L'article 79 de cette ordonnance, conforme à l'art. 49 de l'ordonnance de 1543, portait : « Quand à la harangaison et pesche d'aultres poissons, voulons, entendons et nous plaist que, en temps de guerre, ledict Admiral puisse accorder trefues pescheresses à nos ennemis et à leurs subjects, si tant en est que nosdicts ennemis la veulent en semblable accorder à nos subjects, et la ou ladicte trefue ne se pourroit d'une part et d'autre conduire ou accorder, voulons et entendons que ledict Admiral puisse bailler aux subjects de nos ennemis saufconduits pour la pesche, telz et semblables cautions, charges et prefix que lesdicts ennemis les bailleront à nos subjects (1). »

Il n'est plus question des trêves pêcheresses dans l'ordonnance de 1581. Sous Louis XIV, les pêcheurs ennemis ne furent pas respectés. « Les trêves pêcheresses, dit Valin dans un passage bien connu, même pour la pêche journalière du poisson frais, n'ont presque plus été pratiquées depuis la fin du siècle dernier, et cela par l'infidélité de nos ennemis qui, abusant de la bonne foi avec laquelle la France a toujours observé les traités, enlevaient habituellement nos pêcheurs, tandis que les leurs faisaient leur pêche en toute sûreté. L'injustice d'une telle conduite obligea enfin Louis XIV à renoncer à ces sortes de traités, toujours désavantageux aux Français (2). » On a dit (3) et écrit (4) que l'ordonnance du 1er octobre 1692 accordait aux pêcheurs ennemis des facilités de sauf-conduit. C'est là une erreur certaine : cette ordonnance est relative aux rançons et constitue ainsi la preuve la plus décisive du contraire de ce qu'on lui fait dire. En effet, cette ordonnance a pour but de défendre aux corsaires de donner aux bâtiments ennemis,

(1) Pardessus, *Collect. des lois marit.*, IV, p. 319.

(2) Valin, *Comm. sur l'ordonn. de* 1681, II, p. 690.

(3) Conclusions du commissaire du gouvernement Dufaut dans l'affaire la *Nossa Senhora de la Piedad y Animas*, Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, I, p. 331-332. « Le monument le plus ancien que nous ait conservé sur ce point le Code des prises est une ordonnance du 1er octobre 1692. A cette époque la neutralité parfaite de la pêche était reconnue. L'ordonnance du 1er octobre 1692 éloignait, à la vérité, de nos parages les pêcheurs anglais, mais elle accordait à ceux qui y seraient rencontrés un sauf-conduit de huit jours pour retourner chez eux. »

(4) Massé, *op. cit.*, I, n° 338, p. 288.

pêcheurs ou autres qu'ils rançonneraient, des sauf-conduits leur permettant de continuer *leur pêche ou leur navigation*; les sauf-conduits de huit jours au plus, pourront être accordés aux maîtres des bâtiments pêcheurs rançonnés ; quant aux autres bâtiments rançonnés, le sauf-conduit qu'on pourra leur accorder, ne comprendra que le temps qui leur est absolument nécessaire pour se rendre à destination ; passé ce délai invariable de huit jours ou cet autre délai variable, les uns et les autres bâtiments « s'ils sont trouvés pêchans ou dans une autre route que celle qui leur a été prescrite par le sauf-conduit, seront déclarés de bonne prise au profit des corsaires qui les prendront (1). »

La tradition française, interrompue pendant plus d'un siècle, fut reprise par Louis XVI : au début de la guerre de l'Indépendance Américaine, il ordonna, dans sa lettre à l'Amiral, du 5 juin 1779, de ne point inquiéter les pêcheurs anglais, et de ne point arrêter leurs bâtiments, non plus que ceux qui seraient chargés de poisson frais, quand même ce poisson n'aurait pas été pêché à bord de ces bâtiments, « pourvu toutefois qu'ils ne soient armés d'aucunes armes défensives et qu'ils ne soient pas convaincus d'avoir donné quelques signaux qui annonceraient une intelligence sus-

(1) Nous pensons qu'il n'est peut-être pas inutile de donner ici le texte du préambule de cette ordonnance, sur la portée de laquelle on s'est si étrangement mépris : « Sur ce qui a été représenté à Sa Majesté que les corsaires Français sont en usage, en traitant avec les maîtres des bâtiments qu'ils prennent à la mer, de leur rançon, et particulièrement ceux de Dunkerque avec les pêcheurs, de leur donner le temps nécessaire pour continuer leur pêche, quoique le plus souvent ils ne tirent que le quart ou le tiers de la valeur des bâtiments, ce qui est d'un avantage considérable pour les ennemis, qui trouvent par une rançon modique le moyen d'assurer leur pêche ou leur commerce. Sur quoi voulant pourvoir, Sa Majesté a fait et fait très-expresses inhibitions et défenses de donner à *aucuns bâtiments ennemis qu'ils rançonneront, pêcheurs ou autres, la permission de continuer leur pêche ou leur navigation, pour quelque temps et sous quelque prétexte que ce soit.....*» Valin, *Traité des prises*, II, Pièces justificatives, La Rochelle, 1763, p. 30.— M. Ortolan (*op. cit.*, 4e éd., II, p. 52) ne tombe pas dans l'erreur signalée : il la relève même, en disant que l'ordonnance du 1er octobre 1692, «qu'on a citée comme accordant aux pêcheurs des facilités de sauf-conduit, était relative aux rançons, et déclarait, au contraire, les bâtiments pêcheurs de bonne prise.» M. Hall (*op. cit.*, § 148, p. 381) est aussi dans le vrai, en mettant sur la même ligne l'ordonnance de 1681 et l'ordonnance de 1692.

pecte avec les vaisseaux de guerre ennemis (1). » En exécution de cet ordre, un arrêt du Conseil du 6 novembre 1780, annula, sur une opposition formée par la Chambre de commerce de Dunkerque, une décision du Conseil des Prises du 10 mai 1780, qui avait validé la rançon du bateau pêcheur le *Jean-et-Sara* ; cet arrêt renouvela en même temps les instructions données en 1779 (2).

193. — La même règle fut suivie pendant les guerres de la Révolution, mais non sans quelque intermittence. C'est ainsi que, l'Angleterre ayant, dans les premières années de la Révolution, autorisé la capture des bâtiments de pêche français, le Décret du 18 vendémiaire an II chargea le Conseil exécutif de réclamer les bateaux pêcheurs saisis par les Anglais, et, en cas de refus, de prescrire des représailles. Mais, à peine engagée dans cette voie, la France s'y arrêta, et, par arrêté du 27 thermidor an III, le Comité de salut public ordonna la mise en liberté des pêcheurs anglais faits prisonniers en exécution du Décret du 18 vendémiaire an II (3). Malgré cette modération et ce retour aux saines traditions, les Anglais s'écartèrent de plus belle de la pratique humaine dans laquelle la France déclarait vouloir persévérer quand même, et, comme le fait observer M. Ortolan, « ce ne fut pas seulement par des actes isolés dont la responsabilité serait tombée seulement sur les capitaines anglais qui en étaient les auteurs, mais bien d'après les ordres exprès du gouvernement britannique (4). » L'*Order in Council* du 24 janvier 1798 enjoignait aux commandants de vaisseaux anglais de saisir les bateaux des pêcheurs français et hollandais, et de faire ces pêcheurs prisonniers. Sir W. Scott, en condamnant en vertu de cet *Order in Council* le *Young Jacob and Johanna*, s'exprima ainsi : « In former wars it has not been usual to make captures of these small fishing vessels ; but it was a rule of comity only, and not of legal decision ; it was prevailed from views of

(1) Lebeau, *Nouveau Code des Prises* (1400-1789), II, p. 102 ; Ortolan, *op. cit.*, II, p. 52-53 ; Cf. les conclusions du commissaire du gouvernement Dufaut dans l'affaire précitée, Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, I, p. 332.

(2) Cf. les conclusions citées, Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, I. p. 332.

(3) Massé, *Droit comm.*, I, n° 338, p. 239.

(4) Ortolan, *op. cit.*, II, p. 53.

mutual accommodation between neighbouring countries and from tenderness to a poor and industrious order of people. In the present war, there has, I presume, been sufficient reason for changing this mode of treatment, and as they are brought before me for my judgment, they must be referred to the general principles of this court.... They are ships constantly and exclusively employed in the enemy's trade (1). » Le gouvernement français, au lieu de recourir aux représailles, renouvela en mars 1800 les ordres de 1779. Sur la communication qu'en fit au *Transport-Office* de Londres, M. Otto, commissaire du gouvernement français pour l'échange des prisonniers de guerre, l'*Order in Council* du 24 janvier 1798 fut révoqué le 30 mai 1800. Mais peu après, le gouvernement anglais le remit en vigueur, en alléguant divers griefs (21 janvier 1801) (2). M. Otto, auquel cette résolution fut communiquée le 29 janvier, en prévint M. de Talleyrand dès le lendemain ; le même jour (30 janvier 1801), il avertit le Préfet maritime de l'arrondissement de Dunkerque ; le 3 février, il répondit aux commissaires du *Transport-Office*, pour leur accuser réception de la communication du 29 janvier, et pour réfuter les allégations britanniques ; le 4 février, il adressa une nouvelle lettre à M. de Talleyrand ; le 10 février, il reçut l'ordre de quitter Londres en déclarant que le gouvernement français s'abstiendrait de toutes représailles. M. Otto resta en fin de compte en Angleterre, parce que, sur le point de partir, il fut informé que le gouvernement anglais suspendait provisoirement l'ordre de capturer les bateaux pêcheurs. Cet ordre fut même révoqué, mais en le révoquant, le gouvernement anglais fit la réserve « que la liberté de la pêche n'était fondée que sur une simple concession de sa part,

(1) *The Young Jacob and Johanna, 1 Rob.*, p. 20 ; Hall, *op. cit.*, p. 381, note 1.

(2) Le gouvernement anglais allégua que plusieurs bateaux pêcheurs avaient été armés en brûlots à Flessingue ; le gouvernement français ordonna de les rendre à leur première destination. Mais bientôt après l'Angleterre se plaignit de ce que le gouvernement français avait réquisitionné les pêcheurs et leurs bateaux, et les avait envoyés à Brest pour y équiper et armer la flotte, sans même excepter de la réquisition les pêcheurs qu'on avait fait sortir de leur prison en Angleterre, sous la condition de ne pas servir. Martens, R. 2, VI, p. 505. Cf. Hall, *op. cit.*, p. 382-383.

concession qui serait toujours subordonnée à la convenance du moment, et que cette concession n'avait jamais porté sur la grande pêche ni sur le commerce d'huîtres ou de poissons (1). » Pendant les guerres de l'Empire français, la liberté de la pêche côtière fut maintenue de part et d'autre (2), et les incidents de 1800 et de 1801 n'eurent pas de lendemain.

194. — Ce n'est pas seulement en faveur de l'Angleterre que la France appliqua ce principe libéral et humain : la décision du Conseil des Prises du 9 thermidor an IX lui reconnut un caractère d'universalité, qui en commandait l'extension aux pêcheurs de toutes les nations ennemies ; en conséquence, le mistick portugais, la *Nostra Segnora de la Piedad y Animas*, qui avait été capturé par le corsaire français la *Carmagnole*, fut remis en liberté. Dans ses conclusions conformes, le commissaire du gouvernement Dufaut mentionne « une convention conclue dans le cours de la présente guerre entre les Espagnols et les Anglais, et signée des amiraux Mazzaredo et Saint-Vincent, qui statue qu'aucune hostilité n'aurait lieu contre les bateaux pêcheurs des deux nations et leurs équipages, soit dans le canal de Gibraltar, soit dans la mer septentrionale (3). »

Les États-Unis d'Amérique suivirent la même pratique dans la guerre de 1846 contre le Mexique (4).

La France l'a affirmée de nouveau dans la guerre de Crimée, dans la guerre d'Italie et dans la guerre franco-allemande. Dans la première de ces guerres, l'Angleterre, malgré son alliance avec la France, n'adopta pas la ligne de conduite à laquelle celle-ci demeura fidèle : les croiseurs britanniques détruisirent dans la mer d'Azoff les bateaux, les filets, les instruments de pêche, les approvisionnements

(1) Schœll, *Hist. des traités*, VI, p. 118. 121 : Cf. dans Martens, R. 2, VI, p. 514-515, une lettre écrite en juillet 1801 par le chef d'administration au sous-commissaire de marine aux Sables. Pour tous les documents auxquels nous avons fait allusion, Martens, R. 2, VI, p. 503-515.

(2) Ortolan, *op. cit.*, II, p. 54 ; Hall, *op. cit.*, p. 381 ; Manning, *op. cit.*, p. 206.

(3) Sirey, I, 2, p. 331 ; Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, I, p. 331-334 ; Cf. Massé, *op. cit.*, I, n° 338, p. 289 ; Calvo, *Droit int.*, III, p. 278-279, § 2050.

(4) Ortolan, *op. cit.*, II, p. 55 ; Calvo, *op. cit.*, III, p. 279, § 2052.

et jusqu'aux cabanes des pauvres pêcheurs riverains de cette mer (1).

195. — Il est remarquer que très-peu de traités en due forme consacrent cette immunité de la pêche côtière : on ne peut guère citer que le traité déjà signalé de 1521 (malgré sa solennité, comme nous l'avons fait observer, ce traité est plutôt, au fond, une trêve pêcheresse), et le traité de 1785 entre les États-Unis et la Prusse, dont l'art. 23 défend de molester, notamment, les pêcheurs; et encore cette prohibition n'est-elle qu'une application du principe plus large de la liberté absolue du commerce pacifique.

Il n'y a donc là qu'une coutume. Mais quel en est le caractère ? A-t-elle assez de fixité et de généralité, pour pouvoir être érigée en règle positive et formelle de droit international ? Heffter, M. Bluntschli, M. Calvo et M. Massé semblent l'admettre sans hésitation : M. Bluntschli pose en règle l'immunité des bateaux pêcheurs, disant qu'ils ne peuvent être capturés tant que les pêcheurs en font usage pour l'exercice de leur profession, et qu'ils ne sont de bonne prise que si on les emploie dans un but militaire (2). M. Hall admet que toutes les puissances maritimes sont favorables à cette immunité, en principe, mais qu'elles la mettront de côté dès qu'il y aura quelque danger que les bateaux pêcheurs ou leurs équipages soient employés dans un but militaire. On ne peut s'attendre à ce qu'un belligérant dont l'ennemi emploie dans un tel but les bateaux pêcheurs de ses nationaux, ne se mette pas à l'abri d'un danger ultérieur en capturant tous ceux qui pourront lui tomber sous la main ; on ne peut s'attendre non plus à ce qu'il les respecte au milieu de circonstances qui en rendent vraisemblable l'emploi pour des opérations de guerre. Suivant l'auteur anglais, pour qu'une immunité proprement dite pût être reconnue aux bateaux pêcheurs, il faudrait être sûr qu'ils ne pourront pas tout à coup, au gré du belligérant, être

(1) Notamm. Calvo, *op. cit.*, III, p. 279, § 2052. — Pour la guerre de Crimée, V. les Instructions du ministre de la marine du 31 Mars 1854, art. 2 ; pour la guerre de 1870-1871, Instructions du 25 juillet 1870, art. 2.

(2) Bluntschli. *Mod. Volk.*, 1878, art. 667, p. 377 ; Cf. Heffter, *Droit int.*, trad. Bergson, 1873, § 137, p. 162 ; Massé et Calvo, *ll. cc.*

convertis en instrument de guerre ; or, il n'est pas probable que les puissances maritimes consentent à abandonner les avantages qui peuvent résulter pour elles de l'emploi de leurs bateaux pêcheurs dans des circonstances qu'on ne peut pas toujours prévoir (1). —Il faut, ce nous semble, reconnaître avec M. Ortolan que « la coutume qui consacre cette immunité n'est pas tellement générale qu'on puisse la considérer comme faisant règle internationale absolue ; mais elle a été si souvent mise en pratique, elle s'accorde d'ailleurs si bien avec celle en usage dans les guerres sur terre à l'égard des paysans et des cultivateurs, auxquels les pêcheurs côtiers peuvent être assimilés, qu'il n'est pas douteux qu'elle doive continuer à être suivie dans les guerres maritimes à venir (2). » Au fond, cette opinion ne diffère que par une nuance de celle que formulent Heffter, M. Bluntschli, M. Massé et M. Calvo : elle est plus exacte, sans méconnaître le caractère impératif de la règle d'humanité dont il s'agit.

196. — Mais l'immunité de la pêche côtière doit être limitée d'après les raisons qui la justifient. Les raisons d'humanité et d'innocuité qui militent en sa faveur, n'existent pas en faveur de la grande pêche, telle que la pêche de la morue : les navires adonnés à cette pêche se livrent à de véritables opérations commerciales, qui occupent un grand nombre de marins. Et ces mêmes raisons cessent d'être applicables aux bateaux pêcheurs employés dans un but militaire, à ceux qui recèlent des armes ou qui échangent des signaux d'intelligence avec des bâtiments de guerre ; mais on ne pourra sévir que contre ceux qui seront pris sur le fait ; l'admission du régime préventif ouvrirait la porte à tous les abus et équivaudrait à la suppression de l'immunité.

(1) Hall, *op. cit.*, p. 382-383. — Cette opinion nous paraît empreinte d'une exagération manifeste ; sous prétexte de sauvegarder les droits des belligérants, elle leur donne une extension démesurée : ces droits sont sauvegardés, du moment qu'il ne s'agit d'exempter de la capture que les bateaux pêcheurs, actuellement inoffensifs et nullement ceux qui sont employés dans un but militaire : dire qu'on pourra capturer tous les bateaux pêcheurs d'un État parce que quelques-uns auront été employés dans ce but, c'est nier l'exemption, ou la réduire à néant.

(2) Ortolan, *op. cit.*, II, p. 55.

197. — B). *Navires naufragés.* — Une exception, bien plus douteuse, niée formellement par beaucoup de publicistes, repoussée par les lois de plusieurs pays, a trait aux navires jetés par un naufrage sur les côtes ennemies ou entrés en relâche forcée dans un port ennemi.

La pratique suivie par les États belligérants dans les cas de naufrage et de relâche forcée d'un navire ennemi est loin d'être uniforme. On connaît et l'on s'accorde à admirer la belle conduite du gouverneur de la Havane, qui, en 1746, laissa partir en liberté et munit même d'un sauf-conduit le vaisseau anglais l'*Élisabeth*, qu'une tempête avait fort maltraité et contraint de chercher un refuge dans le port de la Havane (1). A quelques années de là, en 1757, le vaisseau français le *Belliqueux*, commandé par M. Martel, capitaine de vaisseau, vint mouiller en rade de Bristol, forcé qu'il l'était par le mauvais temps, le manque de vivres et le grand nombre de malades qu'il avait à son bord : son capitaine espérait que le commandant du port se montrerait envers lui aussi généreux qu'on l'avait été récemment à Brest envers une frégate anglaise, qui, dans une position semblable à celle où se trouvait le *Belliqueux*, avait pu se ravitailler et continuer tranquillement sa route. M. Martel fut trahi dans sa confiance : son vaisseau fut capturé, et lui-même fut fait prisonnier avec son équipage (2).

Au témoignage de Valin, le roi de Danemark avait, au XVIIe siècle, annoncé dans sa déclaration de guerre contre le roi d'Espagne que les vaisseaux ennemis réfugiés dans des ports danois seraient respectés, conduite que Valin « à la supposer exempte de politique et d'ostentation » trouve « plus admirable qu'imitable » (3). La législation française

(1) Ortolan, *op cit*,. II, liv. III, ch. VIII, p. 322-323 ; Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, I, p. 115-116.

(2) Ortolan, *op. cit.*, II, p. 323-325 ; Cf. pour les documents, *App.*, Ann. G.—On connait (V. notamm. Ortolan, *op. cit.*, II, p. 321-322), l'histoire de cette frégate anglaise qui avait établi sa croisière dans les parages de Belle-Isle, et qui fut sauvée d'une perte certaine grâce aux prompts secours qu'elle reçut sous la direction du commissaire de la marine du Croisic. Que penser, d'autre part, des vaisseaux de guerre qui ont feint un naufrage, fait des signaux de détresse, et capturé les canots mis à la mer pour les secourir en faisant prisonniers les sauveteurs qui les montaient ?

(3) Valin cité dans Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, I, p. 114.

est dès longtemps fixée en sens contraire. L'art. 26 du titre *des Prises* de l'ordonnance de 1681, une ordonnance du 12 mai 1696, et l'art. 14 du règlement du 26 juillet 1778, confirmés par les art. 2. 8. 19 de l'arrêté du 6 germinal an VIII, soumettent aux mêmes règles que les prises ordinaires les prises des bâtiments échoués ou naufragés sur les côtes des possessions françaises ; et le décret du 18 juillet 1854 a consacré de nouveau cette législation, en disposant que le Conseil des Prises statue sur les contestations relatives à la qualité des navires neutres ou ennemis naufragés ou échoués (1). Conformément aux textes législatifs cités, le Conseil des prises, dans les guerres de la Révolution, décida qu'il ne suffit pas qu'un navire ait fait naufrage pour qu'il doive être relâché ; il faut que la neutralité en soit constatée, sans quoi on devrait le déclarer de bonne prise : ainsi jugé sur les conclusions conformes de Portalis, par décision du 27 fructidor an VIII (2). En Hollande, un arrêté royal du 13 décembre 1818, art. 6, déclare que les vaisseaux ennemis contraints d'entrer dans des ports ou rades de Hollande seront de bonne prise (3).

198. — En présence de ces faits, les publicistes sont partagés d'avis.

Pour les uns, par exemple pour M. Calvo, la confiscation des vaisseaux naufragés sur les côtes ennemies ou entrés en relâche forcée dans un port ennemi doit être repoussée dans un sentiment élevé de justice et d'humanité, et la doctrine de l'immunité doit invariablement prévaloir. M. Bluntschli pose en principe que le droit de prise maritime ne porte pas sur les navires naufragés et leur cargaison ; il va

(1) Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, I, p. 113-114; Massé, *op. cit.*, I, p. 316-317, n° 362.—Il est remarquable que d'après l'art. 26 du titre *des Prises* de l'ordonnance de 1681, aux termes duquel « les effets échoués ou naufragés appartenant aux ennemis de l'État sont confisqués au profit du Roi », disposition confirmée par toutes les lois postérieures, la prise des bâtiments échoués ou naufragés ne profite pas aux corsaires ni aux vaisseaux de guerre.

(2) Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, I, p. 116-118. Nous avons déjà enregistré cette décision (p. 81, note 1). Le 13 frimaire an IX, le Conseil jugea que les navires pris en mer ou échoués étaient seuls de bonne prise, et que le navire admis sans contestation dans un port français ne pouvait être saisi plus tard comme ennemi. *Id.*, *ibid.*, p. 334-336.

(3) Bulmerincq, *Le Droit des prises maritimes*, R. D. I., 1878, p. 229.

sans dire, ajoute-t-il, que si un navire fait naufrage pendant que l'ennemi le poursuit, ce qu'on pourra sauver du naufrage sera de bonne prise. M. Gessner dit qu'aujourd'hui on peut considérer comme un principe de droit international bien établi et généralement observé par les puissances, que les biens ennemis jetés sur la côte à la suite d'un naufrage sont soustraits au droit de prise, ainsi que les bateaux ennemis destinés à la pêche côtière (1).

Pour les autres, en bien plus grand nombre, il est sinon très-généreux, du moins juste, de profiter du naufrage ou de la relâche forcée. M. Ortolan se demande si le belligérant peut s'emparer des navires ennemis qui font naufrage ou échouent sur ses côtes : il répond, en empruntant les paroles de Bynkershoek à-propos de certains actes relatifs à la guerre, que « la justice le permet, la grandeur d'âme le défend », et ajoute que la France a mis quelquefois la grandeur d'âme avant le droit rigoureux. Quant aux navires qui vont demander asile dans les ports mêmes de leur ennemi, il pense que « le droit de la guerre permet de saisir et de confisquer le navire ennemi dans cet asile où il s'est retiré par force majeure. Ainsi, la conduite à tenir en pareil cas est encore dictée différemment par le droit et par la générosité (2). » D'après M. Massé, « bien qu'au premier abord la générosité semble interdire au belligérant de s'emparer de l'ennemi que la tempête lui livre sans défense, cependant, comme les lois de la guerre permettent de combattre à armes inégales, aucun principe de droit ne s'oppose à ce qu'un belligérant saisisse l'ennemi que la tempête lui jette au moment peut-être où il se préparait à accomplir un acte hostile, ou le neutre qui se trouve dans un cas tel qu'il puisse être réputé ennemi. Il est bien vrai qu'en temps de paix le souverain des côtes sur lesquelles un bâtiment a été jeté ne peut s'attribuer aucun droit sur les effets naufragés, qui continuent d'appartenir à leurs propriétaires. Mais en temps de guerre, c'est le droit de la guerre qui est exercé par le capteur ; le naufrage n'est que l'occasion de l'exercice de ce

(1) Calvo, *op. cit.*, III, p. 280, § 2054-2055 ; Bluntschli, *Mod. Volk.*, 1878, art. 668, p. 377 ; Gessner, *Droit des neutres*, 2e éd., p. 14.
(2) Ortolan, *op. cit.*, II, p. 321-322.

droit, il n'en est pas le fondement (1). » M. Hall reconnaît quelque autorité à la pratique qui exempte de la capture les vaisseaux naufragés, et les vaisseaux que la tempête ou le manque de vivres a forcés de se réfugier dans un port ennemi. Il ajoute que « quelques écrivains, sans prétendre qu'il existe une règle assurant à ces vaisseaux l'immunité, pensent que la justice, ou l'humanité ou la générosité exigent que le belligérant se refuse à profiter du malheur de son ennemi ». « Quoi qu'il en soit, conclut-il,—et au cas d'un vaisseau de guerre, une générosité qui fournit des armes à l'adversaire et les lui met entre les mains sans lui imposer aucune condition quant à leur usage, paraît quelque peu déplacée, —il est clair qu'un belligérant n'est tenu à aucune obligation juridique en cette matière (2). »

Sans doute, on ne peut pas dire qu'il soit irrationnel et incompatible avec l'esprit dont s'inspire le droit de prise, de faire main basse sur le navire ennemi qui, par naufrage ou relâche forcée, tombe au pouvoir du belligérant ; sans doute aussi, en ce qui concerne les navires de guerre, il pourrait paraître excessif que le belligérant laissât se ravitailler paisiblement dans ses ports ces formidables engins de destruction, au lieu de ne les relâcher que sur l'engagement d'honneur pris par le capitaine de ne plus servir dans la guerre actuelle, ni lui, ni son équipage, ni son vaisseau. Mais, quant aux bâtiments de commerce ennemis et aux cargaisons ennemies qu'ils portent, leurs épaves, croyons-nous, ne sauraient être matière à confiscation ; ces bâtiments ne devraient pas être saisis par l'autorité du port où ils ont été forcés de chercher un abri contre le gros temps ou de demander des vivres : l'humanité nous paraît imposer cette solution, et le droit international doit être l'expression d'une humanité plus parfaite, si l'on peut ainsi parler, que les autres branches du droit.

(1) Massé, *op. cit.*, I, p. 316, n° 363.

(2) Hall, *op. cit.*, p. 374-375, § 145.—L'opinion parmi les partisans de laquelle nous avons cité MM. Ortolan, Massé et Hall, était aussi celle de Casaregis : « *Bona et res inimicorum deprædari recte possunt, licet navis amica vel inimica, vi ventorum tantum et tempestatis, ad littora vel portus principis inimici accesserit.* » Casaregis, *Discursus* 24, n° 31, passage cité dans les conclusions du commissaire du gouvernement dans l'affaire le *Camaro*, Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, I, p. 334.

199. — C). *Bâtiments scientifiques.* — Plus certaine, ou u moins plus incontestée et plus généralement observée, st l'immunité des navires employés à des voyages d'exploitation ou de découverte, ou à des missions scientifiques nelconques. L'usage d'exempter de la capture ces navires été surtout suivi depuis le siècle dernier ; aujourd'hui, utes les puissances maritimes s'y conforment à l'envi. Le ouvernement anglais a accordé des sauf-conduits aux nares de Bougainville et de La Pérouse ; et le gouvernement français en a aussi accordé à ceux du capitaine Cook. ans ce siècle, les vaisseaux qui sont allés fouiller les ers polaires à la recherche de Franklin, et la corvette auichienne *Novarra*, chargée en 1859 d'une expédition scienfique, ont été couverts par des sauf-conduits. L'immunité étend même aux vaisseaux de guerre : il suffit que la ission qui leur incombe ait un caractère scientifique, pour ue vaisseaux de guerre et bâtiments de commerce soient franchis du droit de prise. Seulement, pour avoir le bénéce du privilége qui leur est accordé, ces navires doivent atisfaire à certaines conditions : il va de soi qu'ils doivent abstenir rigoureusement de tout acte se rapportant de près u de loin aux hostilités ; leur gouvernement doit notifier u belligérant le caractère de ces bâtiments, leur nom, leur orce, leur armement, le but et l'itinéraire de leur voyage (1).

Par identité de raison, cette immunité devrait être étenue aux navires qui, comme la *Palme*, vaisseau suisse sous avillon allemand, seraient employés à un service tel que elui d'entretenir des relations avec des missions de l'Afique, ou de l'Asie, ou de l'Océanie : ces navires méritent ne faveur au moins égale à celle qu'on ne refuse pas aux avires chargés d'un voyage d'exploration ou de découerte ; abstraction faite de toute considération religieuse, œuvre à laquelle ils se rattachent et au service de lauelle ils sont voués, a un caractère éminemment civiliateur.

200. — D). *Bâtiments hospitaliers.* — L'immunité des âtiments hospitaliers repose sur un document dont l'imortance ne saurait être contestée, sur le projet d'articles

(1) Calvo, *op. cit.*, III, p. 280, § 2056.

additionnels à la Convention de Genève du 22 août 1864, voté le 21 octobre 1868 à Genève même par les commissaires des gouvernements de l'Allemagne du Nord, de l'Autriche, de Bade, de la Bavière, du Danemark, de la France, de la Grande-Bretage, de l'Italie, des Pays-Bas, de la Suède, de la Norwége, de la Suisse, de la Turquie et du Wurtemberg. Bien que ce projet n'ait pas encore reçu la sanction diplomatique, il n'en a pas moins une grande valeur ; les dispositions en ont été observées pendant la guerre franco-allemande (1), et méritent au moins une mention sommaire, en ce qui concerne l'immunité des bâtiments hospitaliers, embarcations et navires de commerce employés au transport des blessés.

La Convention de 1864 n'avait trait qu'à la guerre continentale ; on avait laissé de côté la guerre maritime, non qu'on n'y eût pas songé, mais parce que diverses raisons s'étaient opposées à ce que l'on résolût dès à présent la question des soins à donner aux blessés des armées de mer. La Convention de 1864 réservait d'ailleurs le règlement ultérieur de la question. L'exemple de la bataille de Lissa, où beaucoup de blessés périrent faute de soins, stimula l'activité philanthropique des Sociétés de secours aux blessés, et, après des conférences tenues en 1867 à Würzbourg et à Paris, on arriva à l'adoption d'un projet d'articles additionnels, dont les art. 6 à 14 concernent spécialement la guerre maritime. Sans doute le texte proposé par la Conférence de Genève subira quelques modifications avant d'être ratifié et définitivement adopté : c'est sous le bénéfice de cette observation que nous allons signaler les dispositions de ces articles qui regardent les navires privés destinés au secours et au transport des blessés, en nous arrêtant le moins possible sur les bâtiments militaires destinés au même but, et en passant sous silence, autant que faire se pourra, tout ce qui a trait au sort des blessés ou naufragés (2).

(1) Instructions du ministre de la marine du 25 juillet 1870, art. 21, Barboux, *op. cit.*, p. 146.

(2) V. l'excellent ouvrage de M. Moynier intitulé *Étude sur la Convention de Genève* (1864 et 1868), Paris, 1870, *præs.* p. 126-131, et p. 251-270 : l'auteur de cette *Étude*, on le sait, est président du Comité international de secours pour les militaires blessés auquel reviennent l'idée

201. — L'Acte additionnel à la Convention de Genève s'occupe tout d'abord de ce qu'on pourrait appeler les *ambulances maritimes*, pour les déclarer neutres, en tant qu'elles fonctionnent ou renferment des blessés ou naufragés. L'art. 6 est ainsi conçu : « Les embarcations qui, à leurs risques et périls, pendant et après le combat, recueillent ou qui, ayant recueilli des naufragés ou des blessés, les portent à bord d'un navire, soit neutre, soit hospitalier, jouiront, jusqu'à l'accomplissement de leur mission, de la part de neutralité que les circonstances du combat et la situation des navires en conflit permettront de leur appliquer. L'appréciation de ces circonstances est confiée à l'humanité de tous les combattants. Les naufragés et blessés ainsi recueillis ne pourront servir pendant la durée de la guerre. » La neutralité des ambulances maritimes n'est que temporaire et conditionnelle : elle ne dure que pendant et qu'autant que ces ambulances fonctionnent ou renferment des blessés ou des naufragés. « Jusqu'à présent, dit M. Moynier, on n'a pas vu d'embarcations de sauvetage se porter au secours des naufragés valides ou blessés, tant que durait la lutte, soit que les évolutions des escadres rendissent la chose difficile, soit qu'aucune protection ne les couvrît. Quant aux empêchements qui résultent des manœuvres des flottes, on ne saurait y parer, et on ne peut non plus garantir aux sauveteurs une immunité absolue, s'ils se trouvent, par exemple, sur la ligne de tir des combattants, ou resserrés entre deux bâtiments ennemis. Cependant on a cru prendre une mesure efficace en les recommandant à l'humanité des belligérants, de telle sorte qu'on les épargnât toutes les fois que cela ne compromettrait pas le succès de la bataille (1). »

première et l'honneur de la Convention de Genève ; c'était un des plénipotentiaires de la Suisse aux Conférences de Genève. Son *Étude* est animée d'un philanthropisme aussi pratique qu'élevé ; intéressante et instructive, elle est à la fois satisfaisante pour le cœur et pour l'esprit. Cf. Negrin (don Ignacio de), *Tratado elemental de Derecho internacional marítimo*, Madrid, 1873, p. 239-246, n° 292-302 ; App., n° 36, p. 480-482 ; Landa (don Nicasio de), *El Derecho de la guerra conforme a la Moral*, 3e éd., Pampelune, 1877, p. 200-231.

(1) Moynier, *op. cit.*, p. 253-254.—Quant à la condition mise par l'art. 6 à la neutralité de ces embarcations ou ambulances maritimes, à

202. — L'article 9, sans aller jusqu'à neutraliser les bâtiments hôpitaux militaires, stipule que le capteur ne pourra les détourner de leur affectation spéciale pendant la durée de la guerre. « Les bâtiments hôpitaux militaires restent soumis aux lois de la guerre, en ce qui concerne leur matériel ; ils deviennent la propriété du capteur, mais celui-ci ne pourra les détourner de leur affectation spéciale pendant la durée de la guerre. » Ce système mitoyen n'est pas sans inconvénients, et tend à éloigner les navires hôpitaux du théâtre du combat, tandis qu'il serait nécessaire qu'ils se tinssent à proximité pour recevoir les naufragés et les blessés recueillis par les petites embarcations de sauvetage. On conçoit toutefois qu'on ne soit pas allé plus loin, quant à présent, étant donnée l'organisation actuelle du service des hôpitaux militaires maritimes. « Le motif qui a engagé les gouvernements à ne pas trop se relâcher de leur droit de prise sur les hôpitaux maritimes a été la possibilité qu'ils fussent établis sur des navires de guerre temporairement affectés à ce service. Leur capture alors serait d'une grande valeur, cela se comprend ; mais ne pourrait-on pas tout concilier en réservant ce cas, et en déclarant que les navires de l'État servant d'hôpitaux seraient, à l'instar des navires de commerce faisant le même office, couverts par la neutralité, pourvu qu'ils fussent impropres au combat ? D'après les informations que nous avons recueillies, il est vraisemblable que cette théorie prévaudra dans la rédaction définitive des articles additionnels (1). » Dès 1868, le gouvernement français a proposé de modifier en ce sens l'art. 9, et le gouvernement anglais a adhéré à cette proposition (2).

savoir que les naufragés et les blessés recueillis par elles ne pourront plus servir pendant la durée de la guerre, elle ne cadre pas très-bien avec l'art. 10 ; nous ne pouvons insister là-dessus. V. Moynier, *op. cit.*, p. 254-255. — Les art. 7 et 8 déclarent neutre le personnel religieux, médical et hospitalier de tout bâtiment capturé, et lui reconnaissent le droit d'emporter « les objets et instruments de chirurgie qui sont sa propriété particulière. » Moynier, *op. cit.*, p. 255-256.

(1) Moynier, *op. cit.*, p. 257-258.

(2) C'est ce qui résulte, tant d'une dépêche adressée par le Président de la Confédération Suisse au ministre d'État espagnol le 16 décembre 1868 (Negrin, *op. cit.*, p. 241, note 2) que d'une note remise le 26 février 1869 par l'ambassadeur de France à Londres au principal secrétaire d'État des affaires étrangères de la Grande-Bretagne relativement à l'interprétation de l'art. 10. Martens, N. R. G., XVIII, p. 623-626.

203. — Mais, il s'agit ici d'une propriété publique ; cette atière ne nous concerne pas aussi directement que ce qui trait aux bâtiments de commerce employés au service ınitaire et aux bâtiments équipés aux frais de Sociétés de ›cours.

L'article 10 est relatif aux premiers : « Tout bâtiment de ›mmerce, à quelque nation qu'il appartienne, chargé exclu-vement de blessés et de malades dont il opère l'évacua-on, est couvert par la neutralité ; mais le seul fait de la .site, notifié sur le journal de bord par un croiseur ennemi, ›nd les blessés et les malades incapables de servir pendant ı durée de la guerre. Le croiseur aura même le droit de ıettre à bord un commissaire pour accompagner le convoi, t vérifier ainsi la bonne foi de l'opération. — Si le bâtiment e commerce contenait en outre un chargement, la neutra-té le couvrirait encore, pourvu que ce chargement ne fût as de nature à être confisqué par le belligérant. — Les bel-gérants conservent le droit d'interdire aux bâtiments neu-ralisés toute communication et toute direction qu'ils juge-aient nuisibles au secret de leurs opérations. — Dans les as urgents, des conventions particulières pourront être aites entre les commandants en chef pour neutraliser mo-nentanément d'une manière spéciale les navires destinés à 'évacuation des malades et des blessés. »

Il est naturel que les bâtiments de commerce ne soient ıas exemptés du droit de visite, par le seul fait qu'ils trans-›ortent des blessés ; il faut d'ailleurs que le belligérant puisse 'assurer de la réalité même de cet emploi au transport des ›lessés. Le croiseur *ennemi* que vise le premier alinéa de 'article 10, doit s'entendre aussi bien du croiseur ennemi ›ar rapport au propriétaire du navire que du croiseur ennemi ›ar rapport à celui des belligérants au service duquel le bâti-nent de commerce est utilisé, car il peut s'agir d'un bâtiment ıeutre par sa nationalité. L'exercice du droit de visite pourra 'aire constater qu'il y a à bord de la contrebande de guerre ›u une propriété privée ennemie inoffensive non destinée ıu soin des blessés : cette propriété et la contrebande de guerre seront confisquées : cela va de soi.

La rédaction du second alinéa de l'art. 10, au premier ıbord assez singulière et qui avait paru suspecte au gouver-

nement anglais, toujours en garde contre les innovations, au point que le gouvernement français dut le rassurer, a l'avantage de pouvoir, suivant la remarque de M. Moynier, « se plier aux variations et aux progrès du droit quant au respect de la propriété privée ou publique. » Mais, il s'en faut que tout soit dit avec cela sur le second alinéa de l'art. 10 additionnel.

En lisant cet alinéa, il semble, en dépit du sens grammatical, qu'il ne saurait être question que d'une confiscation de la cargaison. Pas de difficulté, en effet, s'il s'agit d'un navire neutre par sa nationalité, ou d'un navire ennemi portant avec des blessés des marchandises neutres : les marchandises ennemies étant couvertes par le pavillon neutre et les marchandises neutres n'étant pas saisissables sous pavillon ennemi, le navire neutre chargé de blessés et de marchandises ennemies, ou le navire ennemi chargé de blessés et de marchandises neutres, seront couverts, le premier par la nationalité neutre, le second par la neutralité conventionnelle. Si le navire neutre porte des blessés et de la contrebande de guerre, comme le fait du transport de la contrebande de guerre, du moins à nos yeux, ne rend pas le navire passible de confiscation, nous admettrons que le croiseur aura le droit pur et simple de prendre la contrebande à son bord, s'il le peut, et, s'il ne le peut pas, de mettre sur le navire neutre, comme l'y autorise le premier alinéa de l'art. 10, un commissaire qui veillera à ce que la cargaison prohibée soit déposée dans un port du croiseur, le transport des blessés une fois effectué : le gouvernement français, dans sa Note du 26 février 1869, se borne à dire qu'on appliquera dans ce cas le droit commun de la guerre.

Mais, s'il s'agit d'un navire de commerce ennemi, portant avec des blessés des marchandises ennemies inoffensives ou de la contrebande de guerre, que décider ? La cargaison sera certainement confiscable ; mais le navire lui-même ? Le navire, aussi bien que la cargaison, dit le gouvernement français, rentre dans le droit commun de la guerre ; il ne sera pas couvert par la neutralité conventionnelle. Il faut bien convenir que tel est le sens grammatical du second alinéa de l'art. 10 : « Si le bâtiment de commerce contenait en outre un chargement, la neutralité le couvrirait encore (le

ıent), *pourvu que* le chargement ne fût pas de nature à confisqué par le belligérant. » Donc, si le chargement ıvire qui porte des blessés est sujet à confiscation, le 'e n'est plus couvert par le bénéfice de la neutralité entionnelle. « Le navire et la cargaison, dit le gouver-ɜnt français, rentrent alors dans le droit commun de la re, qui n'a été modifié par la Convention qu'en faveur âtiment chargé exclusivement de blessés, ou dont le gement ne serait sujet à confiscation en aucun cas (1). » › interprétation du gouvernement français a une très-de autorité, ayant été acceptée par tous les signataires ʌcte additionnel. Et pourtant nous ne la croyons pas fon-si elle est conforme au sens grammatical du second ali-le l'art. 10, elle n'est pas conforme à son sens naturel, à qu'a sans doute voulu lui donner son rédacteur ; elle ıe à ce singulier résultat qu'un navire ennemi chargé de ;és et de marchandises neutres ou même de contre-e de guerre ne sera pas confisqué, tandis qu'un navire mi sera confisqué, par cela seul qu'avec des blessés il ɜ des marchandises ennemies. Pourquoi cela ? Ne ;-il pas, pour sauvegarder les droits des belligérants, éclarer que le fait d'avoir à bord des blessés ne sous-a pas à la confiscation les marchandises qui y seraient :tes d'après le droit commun de la guerre ? N'est-ce pas › qu'a voulu dire l'art. 10 ? Alléguerait-on par hasard que ne pas laisser échapper la cargaison ennemie, il faut ɜr le navire comme une prise et le confisquer lui-même ? roit de mettre à bord un commissaire n'assurera-t-il pas elligérant l'exercice de son droit de capture sur la car-ɔn ? D'ailleurs, le belligérant ne pourra-t-il pas prendre ɜs les mesures qu'il jugera convenables pour faire rquer la cargaison ennemie en lieu sûr ? — Si l'art. 10 n'a le sens que nous lui attribuons, il conviendrait, ce sem-le le modifier. On pourrait le rédiger ainsi, par exemple : bâtiment de commerce contenait en outre un chârge-t, il n'en conserverait pas moins le bénéfice du premier ıa de l'art. 10 ; mais au cas où le chargement serait de

Note précitée du 26 février 1869, Martens, R. N. G., XVIII, p.

nature à être confisqué, les belligérants pourront prendre les mesures nécessaires pour assurer l'exercice de leur droit de prise à l'encontre de ce chargement, sans porter toutefois obstacle à l'accomplissement de la mission dont ce navire est chargé.

Le troisième alinéa de l'art. 10 a pour but de sauvegarder les intérêts militaires : les belligérants auront le droit d'interdire toute communication compromettante au navire qui évacue des blessés et qui aurait surpris des secrets stratégiques. — Par les « cas urgents » dont parle le quatrième alinéa du même article, il faut sans doute entendre, avec le gouvernement français, les cas de siége et de blocus : pour qu'un navire ennemi ou neutre puisse entrer dans une place assiégée ou bloquée, ou en sortir, soit pour apporter des secours médicaux aux blessés de cette place, soit pour évacuer les blessés, il faudra une autorisation spéciale (1). — Aux termes de l'art. 12, tout bâtiment ou embarcation qui réclame le bénéfice de la neutralité devra joindre au pavillon national le pavillon blanc à croix rouge ; les belligérants exerceront toutes les vérifications qu'ils jugeront nécessaires ; les bâtiments hôpitaux militaires seront distingués par une peinture extérieure blanche avec batterie verte.

204. — Le bénéfice de la neutralité est enfin accordé aux bâtiments hospitaliers équipés par les soins de l'initiative privée, sous certaines conditions, toutes raisonnables et nécessaires, sauf peut-être celle qui a trait au sort des blessés ou naufragés recueillis par eux. L'art. 13 dispose à cet égard que « les navires hospitaliers équipés aux frais de Sociétés de secours reconnues par les gouvernements signataires de cette Convention, pourvus de commission émanée du souverain qui aura donné l'autorisation expresse de leur armement, et d'un document de l'autorité maritime compétente, stipulant qu'ils ont été soumis à son contrôle pendant leur armement et à leur départ final, et qu'ils étaient alors uniquement appropriés au but de leur mission, seront con-

(1) Sur tous ces points, V. Moynier, *op. cit.*, p. 258-263 ; Cf. la note précitée du Gouvernement français en date du 26 février 1869, Martens, N. R. G., XVIII, p. 623-626. — Quant au sort des blessés, la disposition de l'art. 10 n'est en harmonie ni avec les art. 5 et 6 ni avec l'art. 13 : M. Moynier souhaiterait qu'on adoptât dans tous les cas la solution de l'art. 10.

sidérés comme neutres, ainsi que tout leur personnel. — Ils seront respectés et protégés par les belligérants. — Ils se feront reconnaître en hissant avec leur pavillon national le pavillon blanc à croix rouge. La marque distinctive de leur personnel dans l'exercice de ses fonctions sera un brassard aux mêmes couleurs. Leur peinture extérieure sera blanche avec batterie rouge. — Ces navires porteront secours et assistance aux blessés et aux naufragés des belligérants, sans distinction de nationalité. — Ils ne devront gêner en aucune manière les mouvements des combattants. — Pendant et après le combat, ils agiront à leurs risques et périls. — Les belligérants auront sur eux le droit de contrôle et de visite ; ils pourront refuser leur concours, leur enjoindre de s'éloigner, et les détenir si la gravité des circonstances l'exigeait. — Les blessés et les naufragés recueillis par ces navires ne pourront être réclamés par aucun des combattants, et il leur sera imposé de ne pas servir pendant la durée de la guerre. » Cette reconnaissance officielle et internationale des Sociétés de secours ne laisse pas que d'être assez surprenante : leur assistance est rejetée sur terre, où elles ont rendu de grands services, et admise sur mer, où elles n'ont pas fait encore leurs preuves. Quoi qu'il en soit, c'est un triomphe partiel qui se complétera forcément, suivant l'espoir exprimé par M. Moynier (1). Seulement, il faut assimiler les navires hospitaliers des Sociétés de secours aux bâtiments de commerce servant à l'évacuation des blessés, quant aux effets de la neutralité qui les couvre, et étendre la disposition de l'art. 10 aux blessés et aux naufragés recueillis par ces navires hospitaliers ; sans cela, « les navires des Sociétés se trouveraient dans un état d'infériorité vis-à-vis des bâtiments de commerce, ou même des hôpitaux de l'État, infériorité qui rendrait leur concours peu enviable pour les gouvernements, puisque tous les hommes recueillis et soignés à leur bord seraient forcément perdus pour les armées (2). »

L'art. 14 reconnaît à chaque belligérant le droit de suspendre la Convention à l'égard de son adversaire, dans le cas où il s'élève « une forte présomption que celui-ci pro-

(1) Moynier, *op. cit.*, p. 265 ; Cf. p. 157-158.
(2) *Id.*, *ibid.*, p. 269.

fite du bénéfice de la neutralité dans un autre intérêt que celui des blessés ou des malades ; si cette présomption devient une certitude, la Convention peut même lui être dénoncée pour toute la durée de la guerre. » Il est difficile de dire ce qui constitue une forte présomption de fraude : cette présomption devra reposer sur des indices d'une gravité sérieuse, sur des faits fréquemment réitérés : le belligérant a pour s'éclairer le droit de visite, et c'est ce qui le rendrait inexcusable s'il suspendait ou dénonçait la Convention à la légère. Le gouvernement français cite, comme permettant d'invoquer l'art. 14, le cas où l'un des belligérants, sous le prétexte de transport de blessés, neutraliserait sous son pavillon une intercourse commerciale importante, qui pût influer d'une manière notoire sur les chances ou sur la durée de la guerre (Note précitée du 26 février 1869).

206. — E). *Navires de cartel.* — Sont aussi exempts de capture les navires employés à l'échange des prisonniers, ou chargés de porter à l'ennemi des propositions de paix ou d'exécuter des stipulations arrêtées entre les deux belligérants. Ces navires, munis d'un pavillon parlementaire, sont connus sous le nom de *navires de cartel.* Les navires de cartel et leur équipage ont droit à des égards particuliers ; ils sont protégés dans l'accomplissement de leur mission et dans leur voyage de retour, *eundo et redeundo.* Mais ils ne doivent être impliqués dans aucune opération commerciale ; ils ne peuvent avoir à bord ni marchandises, ni munitions de guerre, ni armes autres qu'un canon pour faire des signaux. A ces conditions, ils sont reconnus inviolables et considérés comme neutres ; toutefois l'accès des ports de guerre et des arsenaux militaires peut leur être interdit, suivant les exigences de la guerre. Les navires de cartel peuvent être des bâtiments de commerce ou appartenir à la marine militaire : dans l'un et l'autre cas, leurs prérogatives sont les mêmes ; elles ont été spécialement affirmées dans les décisions des tribunaux anglais, et notamment dans les jugements de Sir W. Scott (1).

207. — F). *Paquebots-poste.* — On a enfin proposé —

(1) Phillimore, *Comm.*, III, 2e éd., 1873, § 112-113, p. 181-183 ; Calvo, *Droit int.*, III, 3e éd., 1880, p. 321-322, § 2118-2119. *The Carolina*, 6 *Rob.*, p. 336 ; *the Daifjie*, 3 *Rob.* p. 141 ; la *Gloire*, 5 *Rob.*, p. 192.

mais cela n'est pas encore admis — de soustraire au droit de prise les paquebots-poste. Il est inutile d'insister, dans un siècle de relations internationales, sur la faveur que méritent ces organes de la vie intellectuelle et morale de l'humanité, comme on a pu les appeler.

Dès 1833, une convention du 14 juin conclue entre la France et la Grande-Bretagne stipulait que les paquebots employés au transport des dépêches entre les deux pays, de Douvres à Calais, seraient reçus dans les ports de France et d'Angleterre comme vaisseaux de guerre et jouiraient des honneurs et des priviléges que réclament les intérêts et l'importance générale du service qui leur est confié; qu'ils ne pourraient être détournés de leur destination spéciale, c'est-à-dire du transport des dépêches, par quelque autorité que ce soit, ni être sujets à embargo ou arrêt de prince (art. 5). Aux termes de la même convention, « en cas de guerre entre les deux nations, les paquebots-poste des deux offices continueront leur navigation sans obtacle ni molestation, jusqu'à notification de la cessation de leur service faite par l'un des deux gouvernements ; auquel cas il leur sera permis de retourner librement et sous protection spéciale dans leurs ports respectifs. » (art. 13) (1).

Depuis cette date, un assez grand nombre de conventions postales ont été conclues, d'où résultent pour les paquebots-poste des franchises et des immunités qui n'appartiennent de plein droit qu'aux vaisseaux de guerre, de sorte que ces paquebots tendent à former, comme le dit M. Esperson, une classe mixte entre les vaisseaux de guerre et les navires marchands. On peut citer la convention postale du 24 septembre 1856 entre la France et l'Angleterre, et celle du 3 mai 1869 entre la France et l'Italie; l'art. 6 de cette dernière convention porte : « Les paquebots, quand ils sont propriété de l'État, ou même simplement affrétés ou subventionnés par l'État, sont réputés vaisseaux de guerre dans les ports des deux pays où ils font escale et où ils entreraient accidentellement (2). »

(1) Martens, N. R., XIII, p. 107 ; p. 109. Cette convention suppose que les paquebots-poste employés entre Douvres et Calais sont *bona fide* propriété de l'État (art. 5, *initio*).

(2) Esperson, *Diritto diplomatico et giurisdizione internazionale ma-*

208. — Au point de vue de la protection à accorder aux paquebots-poste ennemis, il nous paraît nécessaire de distinguer trois cas. *Premier cas. Le paquebot-poste fait communiquer les deux pays ennemis.* Dans ce cas, il semble difficile d'aller plus loin que l'art. 13 de la convention du 14 juin 1833, qui déclare les paquebots faisant le service postal entre Douvres et Calais exempts d'embargo, d'arrêt de prince, de toute réquisition et de toute molestation, jusqu'à ce que l'un des deux belligérants notifie à l'autre son intention de faire cesser le service, et qui, dans ce cas, assure le retour des paquebots dans leurs ports respectifs. *Deuxième cas. Le paquebot-poste fait le service du transport des dépêches entre un pays ennemi et un pays neutre.* Il va de soi que chaque belligérant pourra empêcher le départ de ses propres paquebots. Mais chacun d'eux pourra-t-il intercepter les paquebots-poste ennemis ? Il ne pourra être question d'intercepter les paquebots neutres, puisque les communications entre neutres et belligérants sont licites, en principe, sauf les restrictions relatives au blocus, à la contrebande de guerre et à ses *analogues* : le droit de visite fournit aux belligérants un moyen de contrôle suffisant. Mais nul doute qu'il soit possible, d'après la pratique actuelle, d'intercepter et de saisir les paquebots ennemis. Il nous semble qu'il serait à la fois nécessaire et sans inconvénients sérieux de les *neutraliser*, c'est-à-dire de les mettre sur la même ligne que les paquebots neutres : pour les uns comme pour les autres, les intérêts légitimes seront suffisamment sauvegardés par l'exercice du droit de visite. *Troisième cas. Les paquebots transportent les dépêches entre deux parties du territoire du même belligérant*, par exemple, entre l'Angleterre et les Indes, la France et l'Algérie. Ici, il va encore de soi que ce belligérant peut, à son gré, faire cesser ce service. Et l'autre belligérant ? Il y aura souvent un grand intérêt, et nous ne croyons pas qu'il puisse s'engager à respecter ce service. — Nous concluons donc qu'il serait désirable de voir intervenir des conventions qui

rittima, vol. [illegible] parte II, 1877, p. 118. Cf. Cauchy, *Droit marit. int.*, II, p. 428-[illegible] [illegible]eur ne s'occupe des paquebots-poste qu'au point de vue [illegible]ité, et propose de les affranchir de la visite, au mo[illegible] [illegible]ur service entre deux ports neutres.

assurent l'inviolabilité des paquebots-poste ennemis faisant le service du transport des dépêches entre le pays de chaque belligérant et un pays neutre aux conditions et sous les réserves admises à l'égard des paquebots neutres (1).

II

Qui peut saisir la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi ?

209. — Le droit de prise, ou pour parler plus exactement, le droit de saisie, ne peut être exercé, en principe, que par les forces publiques ou les autorités publiques de chaque belligérant. Par autorités publiques, nous entendons ici les autorités maritimes (en France, préfets maritimes, chefs du service de la marine, commissaires à l'inscription maritime) et les employés de la douane (*Custom-house*, en Angleterre). En temps de guerre, les employés de la douane britannique ont l'habitude de soumettre à un examen rigoureux les papiers des navires qui abordent dans les ports anglais ; ils frappent souvent des saisies sur lesquelles la cour d'Amirauté est appelée à se prononcer : par moment, leur zèle peut rivaliser avec l'activité des croiseurs ; dans la guerre de Crimée, un assez grand nombre de navires ont été condamnés grâce à eux : il s'agissait surtout de navires originairement ennemis vendus à des neutres dans des conditions qui ne trouvaient pas plus grâce devant la cour d'Amirauté que devant la douane des ports du Royaume-Uni.

210. — Mais la cheville ouvrière des captures maritimes, c'est la marine militaire. Autrefois, c'étaient les corsaires : il n'en est plus de même aujourd'hui. La course est interdite par le droit international européen, et le droit de faire les

(1) Cf., pour la distinction des cas ici énoncés, Renault, *Le [illegible] tion internationale des câbles télégraphiques sous-marins*. R. I [illegible] 1880, p. 271-75.—Il est remarquable que le *Landrecht* prussien, [illegible] encore en vigueur, déclare (I, Tit. 9, *Ab.* V, § 214-215) [illegible] des sujets ennemis confiée à des bateaux-poste et à des [illegible] l'État qui se trouve en guerre avec leur nation. [illegible] *des prises marit.*, R. D. I., 1878, p. 235 ; Bluntschli, [illegible] 1878, p. 536.

prises maritimes n'appartient, dans l'état actuel de ce droit, qu'aux vaisseaux de guerre, à l'exclusion de ces bâtiments privés munis d'une commission, qui s'appellent des corsaires (1), Sans doute, un État européen, l'Espagne, et les États-Unis et le Mexique n'ont pas renoncé au droit de délivrer des lettres de marque : mais la course n'en est pas moins abolie par le droit international européen, nous ne disons pas par le droit des gens positif universel. Aussi ne mentionnerons-nous pas les conditions diverses auxquelles elle est assujettie dans les États qui, engagés dans une guerre maritime, armeraient des corsaires. Nous nous demanderons ailleurs jusqu'à quel point l'abolition de la course est un fait acquis et irrévocable : il suffit ici de constater que le droit actuel de l'Europe réprouve la course maritime, qu'elle est condamnée par le plus solennel des traités, fort de la signature ou de l'accession de 41 États des Deux-Mondes. Nous nous bornons, quant à présent, à annoncer que la réforme nous paraît mieux assise que ne le pensent quelques-uns.

211. — Elle l'est d'autant mieux, que l'on doit, croyons-nous, admettre sans hésitation la légitimité de l'organisation de marines volontaires, qui remplaceront avantageusement la course et en empêcheront la résurrection intempestive et malencontreuse : on ne détruit que ce que l'on remplace. Il est impossible que, dans une grande lutte, il ne soit pas fait appel à toutes les forces vives de la nation : cela est vrai de la guerre maritime comme de la guerre continentale. On a souvent appelé les corsaires les volontaires de la mer, pour tâcher de rajeunir l'institution surannée de la course. A vrai dire, on n'en avait pas le droit : si les corsaires étaient sans doute recrutés volontairement, c'étaient des volontaires *sui generis*, aux yeux desquels l'État qui les commissionnait faisait miroiter des avantages particuliers, jugeant qu'il ne suffisait pas de leur patriotisme pour « donner du cœur » à ces auxiliaires jadis réputés indispensables. Aujourd'hui, on croit pouvoir se passer de leur concours, mais non de celui des véritables volontaires de la mer, c'est-à-dire d'une marine volontaire, militairement orga-

(1) Bluntschli, *Mod. Volk.*, art. 670-671.

nisée, commandée par des officiers de la marine militaire régulière, incorporée dans la flotte militaire ou s'y rattachant étroitement, en un mot versée dans les forces navales de l'État. La Prusse tenta d'organiser une telle marine, une *Seewehr*, dans la guerre de 1870-1871 ; en 1877, la Russie, dans l'éventualité d'une guerre avec l'Angleterre, se disposait à équiper des flottilles pour seconder sa flotte. Ces faits ont été rappelés. L'essai de la Prusse, quoi qu'en ait pu penser le gouvernement français, n'était pas au fond le rétablissement détourné de la course : il l'était d'autant moins, que la Prusse avait déclaré renoncer au droit de prise, et que cette marine volontaire n'était destinée qu'à prendre part aux opérations militaires. Sans doute, ce premier essai était bien imparfait et prêtait le flanc à bien des critiques. Mais on l'a vu parfois d'un œil trop suspect : jusqu'à preuve du contraire, il faut supposer que cette marine volontaire n'aurait pas dévié de sa destination apparente, et probablement aussi véritable, celle d'attaquer les forces militaires de l'ennemi. Seulement, il faut bien convenir que l'organisation militaire n'en était pas sérieuse ; nous répétons que c'est un premier essai bien imparfait, pour lequel il faut se montrer d'autant moins sévère qu'il n'a pas réussi (1). Même avec le maintien du droit de prise, nous pensons que l'organisation d'une marine volontaire est légitime : on a bien souvent dit que la Déclaration de Paris, en supprimant la course, avait enlevé aux États maritimes de second ou de troisième ordre « l'arme des faibles » ; la marine volontaire sera cette arme des faibles, et pour les États puissants, elle constituera un auxiliaire précieux de la flotte militaire. Mais cette marine volontaire devra être militairement organisée, sévèrement disciplinée, et ne le céder en rien, sous le rappport des sentiments d'honneur, à la marine militaire régulière et permanente. Nous avons déjà formulé cette idée, et nous avons invoqué en sa faveur la grande autorité de M. Bluntschli (2). — Les

(1) On sait que la Prusse n'a pas réussi à armer un seul navire de cette espèce et que la *Seewehr* est restée à l'état de lettre morte. Nous avons cité ailleurs (V. *sup.* n° 135) ce que dit à ce sujet M. Calvo, *op. cit.*, III, p. 301-02, § 2086.

(2) Nous avons cité la note qui figure sous l'art. 671 du *Mod. Volk.*, 1878, et le *Beuter.*, p. 87-88 (V. *sup.*, n° 115, p. 117).

navires de cette marine volontaire auront le droit de saisir la propriété privée ennemie, au même titre que les vaisseaux de guerre et les autorités maritimes ou la régie de la douane : en général, on leur reconnaîtra les mêmes droits et on leur imposera les mêmes devoirs qu'aux vaisseaux de guerre, auxquels les assimileront à la fois leur destination, la loyauté de l'officier qui les commandera et la discipline militaire qui règnera à leur bord.

212. — Il peut arriver qu'un navire de commerce non commissionné (1), en repoussant l'attaque d'un bâtiment ennemi, parvienne à s'emparer de l'agresseur, ou que des prisonniers de guerre en s'évadant enlèvent un bâtiment ennemi pour consommer leur fuite. Que décider en pareil cas ? La question n'a pas grand intérêt au point de vue spécial de cette étude, car on n'a jamais douté que le navire pris dans de telles circonstances ne fût sujet au droit de capture et perdu pour le propriétaire primitif. La question se réduit simplement à savoir si la prise ainsi faite sera adjugée au capteur ou si elle sera confisquée au profit de l'État dont relève ce capteur. C'est donc une question de droit public interne plutôt qu'une question de droit international.

Au cas où un navire de commerce non commissionné s'empare, *en se défendant*, d'un navire ennemi, le principe est qu' « il n'aura aucun droit à la prise, quoiqu'elle soit *bonne par rapport à l'ennemi*, si elle a été faite selon les lois de la guerre (2). » Ce principe, que Valin formule ainsi pour la France, est sans doute reconnu par toutes les législations. Mais, si la prise faite en se défendant par un capteur non commissionné est la propriété du souverain sous le pavillon duquel elle est ainsi faite, une loi de l'État peut l'attribuer au capteur. En France, sous l'ancien régime, les prises faites en se défendant étaient acquises à l'amiral,

(1) L'abolition de la course nous dispense de parler des navires armés en guerre et en marchandises.

(2) Valin, *Traité des prises*, éd. 1763, I, ch. III, sect. I, p. 23-24. « A la vérité, ajoute Valin, la prise n'en est pas moins bonne sur l'ennemi, parce qu'il suffit à son égard qu'il ait été dépouillé par le sujet du prince avec lequel le sien est en guerre ; mais le preneur, ayant armé sans commission, n'a pu acquérir à son profit, comme n'ayant pas le titre nécessaire pour lui transmettre la propriété des biens de l'ennemi qu'il a pris. »

dont la générosité le portait, la plupart du temps, à en aire don au capteur, en récompense de sa bravoure », au émoignage de Valin et d'Émerigon (1). Aujourd'hui, aux ermes de l'art. 34 de l'arrêté du 2 prairial an XI, la prise aite par un bâtiment attaqué qui parvient à s'emparer de 'agresseur est acquise au capteur : l'art. 34 a été assez fré-uemment appliqué par le Conseil des Prises dans les uerres de l'Empire (2). La même règle est admise, notam-ıent en Hollande (3).

213. — Si des prisonniers en s'évadant font une prise, est-ce capteur, est-ce le gouvernement qui en bénéficiera ? La uestion est résolue en France par le décret-loi du 18 ven-émiaire an II, qui est considéré comme encore en vigueur t dont l'article unique porte : « Les bateaux, barques et utres bâtiments ennemis enlevés par les Français prison-iers chez les puissances avec lesquelles la nation française st en guerre, sont déclarés de bonne prise au profit des apteurs. » On sait à quelle occasion fut rendue cette loi. 'rois marins français, s'inspirant de l'exemple de prison-iers anglais, s'étaient évadés et étaient revenus en France ur une barque anglaise. Arrivés à Boulogne, ils se virent épouiller de leur capture par l'administration de la ma-ine, qui alléguait que les capteurs n'étant pas commission-és n'avaient aucun droit sur la barque, instrument de leur élivrance, et voulait la confisquer au profit de l'État. Sur ne pétition adressée par les trois marins capteurs à la onvention, celle-ci rendit la loi du 18 vendémiaire an II ui, étant conçue en termes aussi généraux que possible, 'appliquerait encore aujourd'hui à l'occasion, comme elle été appliquée par le Conseil des Prises le 26 thermidor

(1) Valin, *op. cit.*, I, p. 24-25 ; Émerigon, *Traité des Assurances*, éd. oulay-Dupaty, Rennes, 1827, I, ch. XII, sect. 37, p. 561-62.

(2) Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, I, p. 163-64, et p. 168-69, pour la ecision du Conseil d'État du 31 mai 1807 confirmant la décision du onseil des Prises dans l'affaire de la *Vierge du Rosaire* ; Massé, *op. t.*, I, n° 163, p. 149.

(3) Massé, *op. cit.*, I, n° 163, p. 149, note 5 : Placards du 6 juin 1702, rt. 7 ; de 1781, art. 6 ; de 1796, art. 6. Quant à la prise qu'un navire non ommissionné et armé pour sa défense aurait faite en attaquant, elle st bonne quant à l'ennemi, mais confisquée au profit de l'État ; l'au-ur pourra même être poursuivi et condamné comme pirate.

an XIII au profit de 95 prisonniers français : embarqués de Bombay sur le navire de la Compagnie des Indes, le *Cornwalis*, sous l'escorte de la frégate la *Brave*, ils réussirent à s'emparer du *Cornwalis* au moment où la frégate était hors de vue et le conduisirent à l'Ile-de-France, sous le commandement d'un capitaine improvisé qu'ils eurent soin de se donner dans la personne de l'un d'eux, le sieur Gaultier (1). La loi du 18 vendémiaire an II est absolue et ne distingue pas entre les situations diverses dans lesquelles peuvent se trouver les prisonniers auteurs de la prise : ceux qui sont détenus ou même prisonniers sous caution sont dignes de tous points de la faveur que le législateur français leur a octroyée ; les prisonniers sur parole qui s'évadent au mépris de la foi jurée, la méritent moins ou ne la méritent pas du tout. M. Massé le fait remarquer à bon droit, et ajoute qu'il en est ainsi, même au cas où l'évasion accomplie dans ces conditions et la prise qui en est la conséquence ont lieu par représailles ou par rétorsion, comme elles paraissent avoir eu lieu dans l'espèce qui motiva le décret-loi de la Convention. « Les prisonniers sur parole qui s'évadent du séjour qui leur est assigné par l'ennemi ne délient pas, en violant leur parole, les sujets de l'ennemi prisonniers chez leur nation, de la parole qu'ils ont donnée (2). »

(1) Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, I, p. 172 : le capitaine Gaultier contre le Contrôleur de la Marine.

(2) Massé, *op. cit.*, I, p. 286-287, n° 336. Il pourra arriver que les habitants d'une commune maritime s'emparent d'un bâtiment ennemi : cette prise sera adjugée à l'État. Ainsi jugé par le Conseil des Prises le 7 nivôse an X : il s'agissait d'un bateau pris sur les Espagnols par les anglais et armé en mer pour servir de mouche au corsaire anglais le *Général Stuart* ; ce bateau était venu mouiller le 28 Floréal an IX à une calangue de l'île des Pavaux ; il fut capturé par un détachement improvisé de canonniers, de marins, et de gardes nationaux de la commune de Sanary. La prise ayant été remise au préfet de Toulon qui l'avait réclamée, le maire de Sanary demanda au ministre de la marine, par pétition du 25 thermidor an IX, que le bateau capturé fût restitué au détachement qui s'en était emparé. Le Conseil adjugea la prise à la République. Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, I, p. 165. — Quant aux employés de la régie des douanes, la décision du C. P. du 7 frimaire an IX attribua à l'État une prise faite par eux. A propos de cette décision, MM. Pistoye et Duverdy constatent qu'on ne pourrait plus aujourd'hui juger de même une affaire concernant les employés des douanes : aux termes de l'Avis du C. d'État du 4 avril 1809, ces em-

III

Où peut-on saisir la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi ?

214. —La propriété privée ennemie sous pavillon ennemi peut être saisie en pleine mer et dans les eaux territoriales des États belligérants ; le droit de prise ne peut s'exercer dans les eaux territoriales des États neutres ni dans les mers *fermées* dont toutes les côtes sont sous la puissance d'un État neutre, ou dans lesquelles les États riverains, s'ils sont neutres, prohibent les hostilités d'un commun accord.

Reprenons sommairement ces idées, en y insistant d'autant moins qu'elles sont aujourd'hui incontestées et que l'application n'en offre plus guère de difficultés.

215. — La puissance de l'État riverain d'une mer n'expire pas à la côte ; elle s'étend à une certaine portion de la mer qui a reçu le nom de *mer territoriale*, parce que l'État riverain exerce sur elle une souveraineté analogue à celle qui s'exerce sur le territoire. Mais quelle est l'étendue d'une telle mer? On discutait beaucoup autrefois sur ce point. Cette étendue doit se déterminer d'après les motifs mêmes qui ont fait admettre l'existence d'une mer territoriale, et que voici : jusqu'à une certaine distance, la mer est, en fait, sous la domination de l'État dont elle baigne les côtes ; la liberté absolue de la navigation sur cette partie de la mer qui est adjacente au littoral, pourrait compromettre la sûreté de l'État riverain, exposer cet État à des attaques soudaines, et — c'est là un motif accessoire, mais qui a sa valeur, — diminuerait l'utilité qu'offre à sa population le voisinage immédiat de la mer. S'il en est ainsi, la limite de la mer territoriale sera celle des moyens d'action placés sur la côte : la portée du canon placé à terre (qui y est en réalité ou qu'on y suppose placé, car les droits de l'État riverain existent même si le rivage est désarmé), voilà la mesure de cette zone maritime à laquelle ne s'applique pas pleine-

ployés sont assimilés aux troupes de terre et aux navires de l'État. Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, I, p. 166-67.

ment le principe de la liberté des mers, et qui est soumise à une surveillance et à une police spéciales de la part de l'État riverain.

Malgré les prétentions surannées de certaines puissances, dont quelques-unes semblent subsister encore, on peut dire qu'aujourd'hui la mer territoriale est considérée par le droit international positif universel comme s'étendant jusqu'à la portée du canon au-delà de la laisse de la basse mer ; qu'il est généralement admis que cette portée est de trois milles marins : c'est ainsi qu'elle a été fixée dans la convention du 2 août 1839 entre la Grande-Bretagne et la France, relative à la pêche côtière (1).

216. — Beaucoup de publicistes contemporains, à l'opinion desquels nous nous rallions, admettent que des portions de la mer peuvent être considérées comme soumises à la souveraineté d'une puissance, lorsqu'étant en communication naturelle avec l'Océan, toutes les côtes, ainsi que les deux rives du détroit par lequel a lieu cette communication, en sont soumises à la souveraineté de cette puissance, et que l'ouverture est assez étroite pour être dominée par l'artillerie placée sur les deux rives. Il s'agit des *mers fermées* ; et par cette expression, on entend seulement les mers qui (première condition) communiquent avec l'Océan par un détroit compris tout entier dans le territoire maritime d'un État, et dont (seconde condition) tous les rivages sont entre les mains de l'État souverain du détroit. L'accord de tous les États riverains équivaut à l'accomplissement de la seconde condition (2). — D'autres publicistes, comme Heffter, pen-

(1) Ainsi jugé par le Conseil des Prises le 19 janvier 1871 dans l'affaire du *Frei*. Barboux, *op. cit.*, p. 66-68.

(2) Hautefeuille, *Droits et dev. des neutres*, 3e éd., 1868, tit. I, ch. II, sect. II, p. 60-64. Wheaton soutient aussi cette opinion : Hübner l'avait déjà formulée, mais moins nettement que Galiani. Plus récemment, Schiattarella, *Il diritto della neutralita nelle guerre marittime*, *Introd.*, 1877, p. 17 ; Gessner, *Droit des neutres*, 2e éd., p. 21-23. — Il est des auteurs qui donnent le nom de mers *intérieures* à ce que nous appelons avec la généralité des publicistes, mers *fermées* : par mers intérieures proprement dites, on entend les mers entourées de terres de tous côtés et sans communication directe avec d'autres mers : en réalité ces mers sont de grands lacs dont l'eau est plus ou moins salée ; l'État dans le territoire duquel de semblables mers sont enclavées, en est souverain ; s'il y a plusieurs États environnants, chacun d'eux a

sent qu'*en aucun cas* les eaux en communication naturelle avec l'Océan ne peuvent devenir objet de propriété ou plutôt de souveraineté. Il paraît bien difficile de souscrire à cette dernière opinion, car pour les mers dont il s'agit, l'État qui domine le détroit, d'accord avec ses coriverains, ou seul, s'il est souverain de toutes les côtes, a la possibilité matérielle d'en fermer l'accès aux navires étrangers ; et, s'il en use, au nom de quels principes s'opposer à cette rigueur qui, en temps de guerre et appliquée aux navires de guerre des belligérants, se comprend et s'est d'ailleurs pratiquée fréquemment sans objections ?

217. — Cela posé, la pleine mer, c'est-à-dire tout ce qui n'est pas compris dans les eaux territoriales d'un État quelconque ni dans une mer fermée ainsi définie, étant libre, devient en temps de guerre maritime un champ ouvert aux hostilités : le droit de saisir la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi peut y être exercé. Mais ce droit de prise en pleine mer ne souffre-t-il pas quelque modification, quand le bâtiment ennemi contre lequel on veut l'exercer, se trouve à portée du canon d'un vaisseau neutre ? La question, comme le dit M. Massé, vient de ce que le bâtiment qui navigue en pleine mer a la possession exclusive de la partie de la mer qui lui est nécessaire pour sa manœuvre (1). Le procureur général Dupin, dans un réquisitoire prononcé devant la chambre criminelle de la Cour de cassation dans l'affaire du *Carlo-Alberto*, a émis incidemment l'idée que le bâtiment réfugié dans le rayon déterminé par la portée des canons d'un vaisseau neutre était à l'abri des poursuites de l'agresseur. « Un vaisseau qui navigue en pleine mer, patrimoine commun de toutes les nations, (car nous ne disons pas avec l'anglais Selden *mare clausum*, mais nous disons avec les autres publicistes *mare liberum*), ce vaisseau qui vogue à pleines voiles, emporte avec lui sur l'Océan une souveraineté ambulatoire, momentanée, fugitive comme

sur elles des droits de co-souveraineté. Il est évident, d'une part, que si l'État souverain d'une telle mer (par ex. la mer Caspienne) est en guerre, l'autre belligérant pourra, s'il réussit à y avoir accès, y exercer le droit de prise, et, d'autre part, que, si cet État est neutre, les belligérants ne pourront y accomplir aucun acte d'hostilité.

(1) Massé, *op. cit.*, I, p. 314-316, n° 363 ; M. Massé discute la question proposée avec quelque développement et la résout par la négative.

son passage, incontestable toutefois : un vaisseau, dans cette situation, a même une sorte de territoire autour de lui, une atmosphère propre, qui a pour mesure la portée de ses canons. Cela est si vrai, que si un navire poursuivi par un autre se réfugie dans ce rayon, il sera à l'abri des poursuites de l'agresseur, comme s'il était dans une rade ou dans un port neutre (1). » L'assimilation n'est pas généralement admise, et ne nous paraît pas exacte, d'après les caractères mêmes que reconnaît le savant procureur général à la souveraineté exercée par le vaisseau qui vogue en pleine mer : c'est précisément parce que cette souveraineté est passagère et ambulatoire, qu'elle ne peut avoir les mêmes effets que la souveraineté fixe et permanente exercée par le souverain des côtes sur la mer adjacente. De plus, comme le constate M. Massé, « la possession de la mer littorale est exclusive, en ce sens qu'elle ne peut être exercée par aucun autre de la même manière et au même titre que par le souverain des côtes. La possession d'un mouillage en pleine mer, au contraire, est essentiellement promiscue, en ce sens que, si chaque bâtiment qui y navigue possède seul actuellement la partie de la mer sur laquelle il repose, il ne peut étendre sa possession à une certaine distance mesurée par la nécessité de sa défense ou de sa manœuvre, sans que cette possession soit exposée à se confondre avec celle des bâtiments qui naviguent dans les mêmes parages et à des distances rapprochées. » Sans doute, si deux ennemis viennent se livrer bataille à portée d'un vaisseau neutre, de manière à entraver sa marche ou à le mettre en danger, il pourra leur donner par signaux l'avis de s'éloigner ; mais, de là à prendre l'un ou l'autre sous sa protection, il y a un abîme, et cet abîme ne pourrait être franchi sans sacrifier le principe même de la liberté des mers.

218. — Le droit de saisir la propriété privée ennemie peut être exercé dans les mers territoriales ou dans les mers fermées des belligérants, aussi bien qu'en pleine mer. « Le droit de la guerre, disent MM. Pistoye et Duverdy, permet aux belligérants d'occuper le territoire continental de leur ennemi ; à plus forte raison, leur permet-il d'exercer

(1) Sirey, 1832, I, p. 586.

le droit de prise dans les ports, rades, havres et mers closes qui appartiennent à cet ennemi (1). » L'exercice du droit de prise par les belligérants sur leurs propres mers ne peut souffrir aucune difficulté. Cependant, quant au droit de prise dans le territoire maritime ou fluvial ennemi, un édit rendu par Louis XIV en juillet 1691 défendait aux corsaires ennemis d'entrer dans aucune rivière du royaume, sous peine, au cas où ils seraient pris, d'être condamnés aux galères, tant les capitaines que les gens de l'équipage, qu'ils aient une commission ou non. Valin fait observer à ce propos que, les lois à cet égard devant être réciproques, les corsaires français, s'ils contrevenaient à cet édit, s'exposeraient à la même peine en pays ennemi ; les prises qu'ils feraient en rivière, seraient confisquées au profit de M. l'Amiral. Martens présente cette règle comme générale, et cite, outre l'édit de juillet 1691, les Placards des États-Généraux des Provinces-Unies de 1695, de 1747, du 9 janvier 1781. L'édit de 1691, étant un édit *ab irato*, paraît *entièrement* aboli à MM. Pistoye et Duverdy ; M. Massé en retient que les prises faites par les corsaires français dans les rivières ennemies seraient confisquées au profit de l'État. La question nous paraît d'autant moins importante que nous croyons la course morte et bien morte, et que les querelles sur le partage de la proie entre les armateurs et l'État qui les commissionne, nous laissent indifférent : s'il fallait nous prononcer, nous le ferions dans le sens de Valin et de M. Massé, vu le caractère de généralité que Martens donne à la restriction apportée aux exploits des corsaires (2).

219. — Une mer fermée peut être interdite aux puissances belligérantes par la puissance neutre qui la détient, ou en vertu d'un accord intervenu entre toutes les nations riveraines, pourvu que celles-ci soient toutes neutres : c'est ce qui eut lieu en 1759 pour la Baltique, par l'effet d'une convention que nous avons appelée le prélude de la neutralité armée, et, en 1780, par les conventions de neutralité armée conclues entre la Russie, la Prusse, la Suède et le Dane-

(1) Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, I, p. 111.
(2) Valin, *Traité des prises*, I, p. 44 ; Martens, *Armateurs*, p. 65-68 ; Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, I, p. 112 ; Massé, *op. cit.*, I, p. 311, n° 360.

mark : la France admit la légitimité de cette mesure, que la Grande-Bretagne vit de très-mauvais œil, mais sans pouvoir en contester la légitimité. Si l'une des nations riveraines est belligérante, la mer fermée doit offrir un libre accès aux belligérants : c'est ce qui eut lieu pour la Baltique et la Mer Noire, notamment dans la guerre de Crimée (1).

220. — Enfin, les eaux territoriales d'un État neutre sont inviolables. C'est un principe universellement admis. Sans lui consacrer les développements qu'il comporte au point de vue du droit des neutres, indiquons-en la portée pratique.

Dire que le territoire maritime d'un État neutre est inviolable, cela revient à dire que les vaisseaux de guerre des belligérants doivent s'y abstenir de tout acte hostile à l'encontre de l'ennemi, et ne peuvent y exercer le droit de visite et le droit de saisie, ni à l'encontre d'un vaisseau ennemi, ni à l'encontre d'un vaisseau neutre quelconque : le souverain neutre a le droit d'empêcher ces actes même par la force, et, s'il n'a pu les prévenir ou les réprimer, de demander réparation. Mais l'usage, constant et universel, admet le transit des vaisseaux de guerre dans les mers territoriales neutres : l'innocuité de ce transit est absolue, et il ne pourrait être prévenu ou réprimé que si les côtes des États neutres étaient hérissées de batteries ou de forteresses. Le principe que les belligérants ne doivent commettre aucun fait de guerre — et l'exercice du droit de prise en est un — dans le territoire maritime neutre, est consacré par un très-grand nombre de traités, qui autorisent formellement le recours aux armes de la part du souverain neutre (2). Il est énoncé dans les ordonnances ou règlements des puissances maritimes édictés en vue de la police de la navigation en temps de guerre. Il est à remarquer qu'aucun de ces documents bilatéraux ou unilatéraux n'admet d'exception au principe que tous reconnaissent et sanctionnent.

221. — Les publicistes ne sont pas moins unanimes sur

(1) Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, I, p. 110.

(2) Hautefeuille et M. Calvo citent beaucoup de traités et ne prétendent pas en épuiser la liste. Hautefeuille, *op. cit.*, I, tit. VI, ch. I, sect. II, p. 281, note 1 ; Calvo, *Droit int.*, 3e éd., III, § 2351, p. 477, note 1 : tous deux commencent leur énumération en 1495 et l'arrêtent en 1818.

le principe lui-même que les puissances maritimes. Mais ils ont proposé plusieurs exceptions, dont aucune ne semble avoir prévalu, même parmi les auteurs.

Une première exception, formulée par Bynkershoek, mais qui avait été soutenue bien avant lui, consisterait à admettre que le combat commencé hors du territoire maritime neutre, peut y être continué, et sans doute aussi qu'un bâtiment de commerce, alors même qu'il ne se défend pas, peut être poursuivi et capturé dans les eaux territoriales neutres, pourvu qu'on lui ait déjà donné la chasse en dehors de ces eaux. L'exception formulée par l'auteur hollandais avait été mise en pratique par sa patrie dès la plus haute antiquité, nous voulons dire dès l'existence des Pays-Bas comme État indépendant. Dans son *Advocatio Hispanica*, Albericus Gentilis nous apprend qu'un navire hollandais poursuivit une fois un navire français ennemi jusqu'à Londres, et qu'on ne le laissa partir qu'à la marée qui suivit le départ du navire français (1). Dans une autre circonstance, ce sont les Espagnols qui sont assiégés dans un port anglais par les Hollandais. Ceux-ci alléguèrent l'ardeur de la poursuite, la chaleur du combat : ils n'ont pas remarqué qu'ils étaient dans la juridiction britannique, ils ne songeaient pas à offenser le souverain du pays. Peu importe, répond l'éminent publiciste qui discute les faits de la cause : l'acte hostile est incompatible avec l'inviolabilité du territoire. C'est la réponse qu'il faut opposer à l'exception déguée par Bynkershoek; accueillie par quelques autres publicistes du XVIIIe siècle, cette exception n'a pas aujourd'hui de défenseurs (2).

(1) Alb. Gentilis, *Advoc. Hispan.*, *lib.* I, *cap.* XIV, p. 54, pour le fait même, et pour le départ du navire hollandais, p. 55. — Le ch. XIV de l'*Advoc. Hispan.*, *lib.* II, est consacré à l'examen de cette question : *An rex jure velit Hispanos tuto in Belgium navigare, qui male habiti a Hollandis, etiam oppugnati ad portum Regis.* » Ce qu'il y a de remarquable dans ce chapitre, c'est la sûreté avec laquelle Gentilis pose ses principes. L'acte d'hostilité commis sur le territoire maritime neutre est attentatoire à la souveraineté de l'État neutre ; rien ne saurait l'excuser. « *Neque Hollandos absolvere possim per prœlii calorem.* » V. p. 53.

(2) Valin, d'Abreu, Klüber, Wheaton, Hautefeuille, M. Ortolan, M. Esperson, ont, entre autres, repoussé la distinction entre le combat commencé et le combat continué. Hautefeuille, *Droits et dev.*, 3e éd., I, p. 283-285 ; Esperson, *Dei rapporti giuridici fra i belligeranti ed i neutrali*, p. 109-111.

222. — Une autre exception, fondée en partie sur un prétexte que le Conseil des Prises, par arrêt du 27 Fructidor an VIII, déclarait « frivole », à savoir qu'aucune forteresse ou batterie ne protégeant la côte neutre, l'acte d'hostilité peut être commis dans la mer qui la baigne (1), a été soutenue de nos jours par M. Ortolan. L'auteur de la *Diplomatie de la Mer*, supposant une côte à peu près déserte, inculte et non défendue, estime que les navires ennemis qui se rencontrent dans ces parages feront sans doute mieux, au point de vue des principes, d'oublier leur qualité d'ennemis, dans tout l'espace mesuré à partir de la côte par la portée du canon ; mais, « en fait », et moins pour des raisons juridiques que par des considérations militaires, on conçoit que l'officier « puisse se laisser entraîner au-delà de la règle précise (2). » Il n'y aura dans la réunion de ces circonstances de fait qu'une excuse, et le dommage qui aurait été occasionné par le combat devra être réparé. — Cette exception, bien que présentée comme inoffensive et comme un tempérament raisonnable à la rigueur du droit, ne saurait cependant être admise ; les ennemis ont pour se combattre la pleine mer, et les mers territoriales de leurs États respectifs ; qu'ils n'empiètent pas sur la juridiction des États neutres. L'officier peut n'avoir pas l'intention d'offenser l'État dont il ne respecte pas la souveraineté. Mais le fait seul de la possibilité d'un dommage, entrevue par M. Ortolan, suffit pour faire rejeter même l'excuse que cet auteur propose. Si l'officier est excusable auprès de quelqu'un, c'est auprès de ses supérieurs et de son souverain, tout au plus ; mais toujours est-il qu'il n'y a rien là qui touche au droit international. Nous en dirons autant de l'erreur sur la *ligne de respect*.

223. — Les méprises de Galiani au sujet de l'inviolabilité du territoire neutre n'ont pas trouvé d'écho. Cet auteur admet, notamment, que vaisseaux de guerre ou corsaires peuvent se combattre dans les mers territoriales neutres, mais

(1) Affaire du navire *Nossa Senhora do Carmelo*, capturé sur les côtes du Maroc. Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, I, p. 106. M. Calvo cite cet arrêt, *op. cit.*, III, § 2354, p. 480 : il repousse avec Hautefeuille et MM. Pistoye et Duverdy, l'opinion de M. Ortolan.

(2) Ortolan, *Règles internat. ou Diplom. de la Mer*, 4e éd., II, liv. III, ch. VIII, p. 287-288.

qu'ils ne peuvent y capturer un navire marchand ; il pense, — et cette singularité avait déjà eu pour elle l'assentiment de Bynkershoek, — que le vaisseau qui a attaqué en pleine mer et s'est ensuite réfugié dans les eaux neutres, n'est pas couvert par l'inviolabilité du territoire maritime ; il pense encore qu'un navire de guerre entré dans les eaux territoriales d'un État neutre peut, survenant l'ennemi, invoquer la protection du souverain local, mais à la condition de désarmer, d'être converti, s'il s'y prête, en navire de commerce, et, s'il ne peut subir une telle métamorphose, de demeurer séquestré jusqu'à la fin de la guerre : pas plus que le vaisseau lui-même, l'équipage ne pourra servir dans les armées du belligérant. L'adversaire enfin aura le droit de s'assurer de l'accomplissement de ces conditions (1). Dans cette série de propositions, il y a plusieurs confusions : Galiani prend des droits des neutres pour des devoirs envers les belligérants, et il assimile les navires qui traversent les mers territoriales neutres aux troupes qui se réfugient sur le territoire continental neutre, selon la double remarque d'Hautefeuille (2).

224. — Nous pouvons donc conclure que le principe de l'inviolabilité du territoire maritime neutre ne souffre aucune exception. Le souverain neutre a le droit d'empêcher, même par la force, la perpétration de l'acte hostile sur son territoire, ou même la préparation d'un tel acte; il a le droit de ne pas tolérer que les vaisseaux de guerre de l'un des belligérants se postent dans les eaux neutres pour fondre de là sur l'ennemi. C'est son droit, et c'est son devoir. Mais, si la violation du territoire neutre, en fait, a été consommée, soit que les canons placés à terre n'aient pas été assez puissants pour foudroyer le contempteur de sa légitime autorité, soit que l'endroit où le fait indû a été accompli fût

(1) Galiani, *De'doveri de'principi neutrali verso i principi guerregianti e di questi verso i neutrali*, Naples, 1782, (l'ouvrage parut sans nom d'auteur; il est aujourd'hui extrêmement rare; la Bibliothèque Nationale ne le possède pas, si l'on nous a bien renseigné; la Bibliothèque de l'École de Droit de Paris en a fait récemment l'acquisition en Italie), *lib.* I, *cap.* X, § 4, p. 452-455. Galiani confesse, d'ailleurs, de bonne grâce, que ce qu'il propose est ou absolument nouveau dans la pratique européenne ou n'a été pratiqué qu'à l'égard des corsaires; mais il ajoute que quiconque y réfléchira trouvera ses propositions conformes aux droits de chacun. Galiani s'est trompé dans cette assurance.

(2) Hautefeuille, *op. cit.*, I, tit. VI, ch. I, sect. II, p. 287-91.

hors de la protection de ses batteries ou de ses forteresses, l'État neutre pourra et devra demander au belligérant dont les agents ont outragé sa souveraineté, un désaveu formel de l'acte indû, et une réparation, des excuses même. Le belligérant ne refusera pas cette satisfaction. A tout le moins, l'histoire a enregistré des exemples célèbres (1). Il y a plus : le souverain neutre a le droit de réclamer du belligérant auteur de l'offense la restitution des prises faites sur le territoire maritime neutre, ou une indemnité pour les dommages causés à l'adversaire sur ce même territoire.

225. — La capture faite dans les eaux territoriales neutres est nulle ; mais on admet très-généralement que cette nullité n'est pas applicable d'office, et que l'illégalité de la prise ne doit être déclarée que sur la réclamation de l'État neutre. En fait, cette réclamation ne manquera pas de se produire, dans tous les cas non douteux : réclamer est le droit du souverain neutre ; c'est son devoir envers le belligérant lésé, car le neutre ne serait pas impartial, s'il tolérait complaisamment les méfaits de l'autre belligérant. Mais, si, par hasard, l'État neutre n'élevait aucune réclamation, le tribunal de prises du belligérant pourrait-il et devrait-il condamner la prise, soit au profit du capteur, soit au profit de l'État ?

Il nous paraît bien difficile de l'admettre ; le tribunal de prises du pays du capteur doit examiner si la prise a été régulièrement faite, non pas seulement au point de vue de la législation nationale, mais encore au point de vue du droit international : or, une capture opérée dans les eaux territoriales neutres a été faite en violation des règles du droit des gens et ne saurait être validée.

Le Conseil des Prises français paraît avoir adopté cette manière de voir. Dans l'affaire la *Christiana* contre le *Patriote*, le tribunal de cassation, par arrêt du 14 ventôse an VII, déclara invalide la prise de la *Christiana*, qui avait été faite dans les eaux du port de Livourne et après que ce

(1) Les cas les plus célèbres ont trait à des captures de vaisseaux de guerre ou de corsaires ; il en serait de même au cas de capture d'un bâtiment de commerce : M. Calvo en cite deux exemples, le cas du navire *Anna*, en 1805 (*op. cit.*, III, § 2355, p. 481), et le cas du vapeur *Carolina*, employé au transport de volontaires et de munitions de guerre, en 1836 (*ibid.*, § 2360, p. 485).

navire avait été signalé au fanal du port : nous ne voyons pas que le gouvernement de Toscane eût réclamé, d'autant plus que l'arrêt précité donne au territoire maritime neutre une extension excessive (V. *infr.*, n° 229) (1). Dans son arrêt du 23 ventôse an VII, le tribunal de cassation annula la prise du *Saint-Michel* faite par les corsaires le *Hardi* et la *Coquette* sous le canon de Bilbao : on ne voit pas ici non plus que le gouvernement espagnol eût réclamé. On peut invoquer aussi l'autorité des conclusions de Portalis dans l'affaire l'*Effronté* et la *Légère* contre la *Perle* : le navire la *Perle* avait été capturé à une demi-lieue d'un port d'Espagne ; Portalis conclut à ce que la prise fût déclarée invalide, non pas parce que l'Espagne avait réclamé, mais parce que la prise était contraire au droit des gens : il n'a pas l'air de soupçonner que, si le gouvernement espagnol n'avait pas élevé de réclamations, le Conseil eût pu valider la prise (2). La *Nossa Senhora do Carmelo*, bâtiment portugais, avait été capturée par la *Vénus de Médicis* dans les eaux territoriales du Maroc : le capteur ne pouvait le nier, et se bornait à alléguer qu'au lieu où la prise avait été faite aucune batterie ou forteresse ne protégeait la côte ; le Maroc n'avait point réclamé, que nous sachions : pourtant, par la décision précitée du 27 fructidor an VIII, le Conseil des Prises n'hésita pas à déclarer la prise nulle et de nul effet. Enfin, pendant la guerre franco-allemande, dans l'affaire du *Frei*, le Conseil des Prises, dans sa décision du 18 janvier 1871, s'attacha à constater avec le plus grand soin que ce navire avait été capturé en mer libre, à cinq milles de la côte anglaise : des motifs de cette décision, il ressort avec évidence que, si la prise avait été faite dans les eaux anglaises, il l'aurait invalidée, que le gouvernement anglais eût réclamé ou non (3).

226. — Si la prise faite en violation du territoire maritime neutre est conduite dans un port de l'État dont la souveraineté a été violée, cet État profitera de l'occasion qui lui est par là offerte de pourvoir lui-même au relâchement : sans

(1) Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, I, p. 123; nous reviendrons sur cet arrêt, qui, d'ailleurs, était fondé sur un autre motif.
(2) *Id.*, *ibid.*, p. 99 ; p. 100.
(3) Barboux, *op. cit.*, p. 66-68.

se prononcer sur la validité de la prise dans les rapports du capteur et du capturé, il fera mettre en liberté le navire indûment capturé à son égard. Dans la plupart des pays, remarque M. Calvo, l'autorité administrative prononcera la relaxation ; en Angleterre et dans l'Amérique du Nord, ce sont les Cours d'Amirauté et les Cours fédérales qui la prononceront, mais leur tâche se bornera à la constatation pure et simple des faits ; leur intervention n'est qu'une forme, et ces Cours n'ont point à s'immiscer dans l'examen d'aucune autre question relative à la validité ou à la nullité (1).

227. — On agite encore la question de savoir si la prise faite dans les eaux d'un État neutre, étant après la condamnation prononcée par le souverain du capteur en dépit de la réclamation du souverain neutre, conduite dans un port de ce souverain, pourrait être saisie par lui, même entre les mains d'un acquéreur de bonne foi. L'affirmative est soutenue, notamment par Hautefeuille et par M. Ortolan. La prise, dit-on, a toujours été nulle à l'égard du souverain neutre ; le capteur n'a pu acquérir sur elle le droit de propriété, ni même celui qui résulte pour un belligérant du fait de la prise, une possession légitime ; d'ailleurs, la sentence du tribunal du capteur est *res inter alios acta*, quant au neutre, qui n'a point à envisager les conséquences de cette décision (2). M. Calvo, notamment, est d'un avis opposé : il pense qu'autoriser le neutre à saisir la prise dans les conditions proposées serait lui conférer le pouvoir de commettre de véritables voies de fait (3). La question ne laisse pas d'être délicate : il nous semble toutefois qu'il serait *trop dur* de reconnaître au souverain neutre offensé un tel pouvoir d'exécution à l'encontre de l'acquéreur de bonne foi ; le propriétaire antérieur mérite aussi beaucoup d'intérêt, mais le

(1) Hautefeuille, *Droits et dev.*, I, tit. I, ch. I, sect. II, p. 302-303 ; Ortolan, *Dipl. de la Mer*, 4e éd., II, p. 299-300 ; Gessner, *Droit des neutres*, 2e éd., p. 379 ; Calvo, *Droit int.*, 3e éd., III, § 2363-64, p. 488. Tous les auteurs, croyons-nous après enquête, sont unanimes sur ce point. — Il est à noter qu'aujourd'hui la tendance étant de ne pas admettre les prises dans les ports neutres, la question se posera rarement.

(2) Ortolan, *op. cit.*, II, liv. III, ch. VIII, p. 301-302 ; Hautefeuille, *op. cit.*, I, p. 303-304. Wheaton et Sir Robert Phillimore partagent cette opinion.

(3) Calvo, *l. c.*, p. 488.

souverain neutre a fait pour lui tout ce qu'il pouvait raisonnablement. Heureusement, des complications de ce genre sont rares : la plupart du temps, le belligérant restituera la prise indûment faite dans les eaux du neutre, et dès lors celui-ci n'aura pas lieu de sévir, le cas échéant, contre un acquéreur de bonne foi, dont les droits seraient nés après la condamnation de cette prise par les tribunaux du capteur ; mais si la question se posait, nous inclinerions à la résoudre en faveur de l'acquéreur de bonne foi, car la sentence de condamnation, bien ou mal rendue, a effet quant aux propriétaires antérieurs : l'État neutre ne peut prendre en main leur querelle *per fas et nefas*.

228. — Il ne nous reste plus qu'à examiner sommairement quelques questions de détail, qui ont bien leur importance pratique et théorique.

Non-seulement le droit de capture ne peut être exercé dans les eaux territoriales neutres, mais encore il ne peut être fait usage de ces eaux pour opérer des captures à proximité. Le principe comporte une assez large application. « Ainsi, dit M. Ortolan, si un navire belligérant, mouillé ou croisant dans des eaux neutres, capture, au moyen de ses embarcations, un bâtiment qui se trouve en dehors des limites de ces eaux, ce bâtiment n'est pas de bonne prise : bien que l'emploi de la force n'ait pas eu lieu, dans ce cas, sur le territoire neutre, néanmoins, il est le résultat de l'usage de ce territoire ; et un tel usage pour des desseins hostiles n'est pas permis (1). »

229. — Un navire ne peut être capturé dans un port neutre ni même aux approches de ce port, s'il est à portée de canon. — Mais il ne suffira pas qu'il ait été signalé au fanal du port, pour être à l'abri de la capture : il serait même inutile de le relever, si, dans ses motifs, l'arrêt déjà cité du tribunal de cassation, en date du 14 ventôse an VII, n'avait donné à entendre qu'il y aurait lieu d'annuler une prise faite « dans les eaux d'un port neutre, et après que le navire avait été signalé au fanal (2). »

(1) Ortolan, *op. cit.*, II, p. 302.

(2) Il s'agit des motifs de l'arrêt : l'arrêt lui-même ne saurait être critiqué, à nos yeux, car il décide qu'est nulle la prise d'un navire neutre chargé de marchandises de provenance ennemie (loi du 29 nivôse an

230. — Les navires ennemis, aussi bien que les navires neutres en rupture de neutralité, sont également à l'abri de la saisie dans les rades. Pas de difficulté, s'il s'agit d'une rade *fermée*, c'est-à-dire dont l'entrée est défendue par des forts ou par de l'artillerie ; ni même s'il s'agit d'une rade ouverte, qui ne s'étend pas au-delà de la portée du canon de la côte. Mais le navire ennemi mouillé dans une baie ou dans une rade qui s'étend au-delà de cette portée, et appelée baie ou rade *foraine* pour la partie qui ne peut être défendue par le canon du port, sera-t-il inviolable ?

La question a été résolue négativement par le Conseil des Prises, le 19 octobre 1808, sur les décisions conformes du procureur général Collet-Descotils, à propos de cinq navires, dont un était le *Daniel-Frederick*, capturés par le corsaire le *Tilsitt* : ces navires étaient mouillés dans la rade de Pillau, à quatre, trois lieues, ou plus de deux lieues de la terre ; la Prusse réclama, prétendant que son territoire maritime avait été violé ; le Conseil des Prises valida les cinq captures, alléguant que c'était un principe généralement reconnu que les rades et les baies ne mettent à l'abri les navires qui y ont jeté l'ancre qu'autant que ces navires se sont tenus sous la protection du canon du port ou de la côte (1). M. Massé, partageant en cela l'opinion qui paraît bien avoir été celle de Grotius, et que soutinrent Hübner et Azuni, pense que « les côtes voisines, qui forment les rades ou baies, brisant les vagues et les courants, et mettant la mer qu'elles dominent à l'abri de l'impétuosité des vents, cette partie de la mer est en quelque sorte distincte de la pleine mer et fait partie des côtes qui la protégent ; par la même raison, les navires qui viennent y mouiller sont sous la protection des côtes, et, conséquemment, sous celle du souverain de ces côtes. » M. Massé ajoute, conformément à ce qu'avait proposé Azuni, qu'on doit dans ce cas supposer une ligne tirée de l'un à l'autre promontoire ou des îles voisines qui les prolongent : l'espace compris entre cette ligne et la terre fait partie de la mer territoriale, bien qu'entre cette même ligne et la terre il y ait une distance plus grande que celle qui est

VI) si, à l'époque du chargement, il n'a pu connaître la loi déclarant de bonne prise tout bâtiment chargé de pareilles marchandises.

(1) Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, I, p. 102-04.

mesurée par la portée du canon ou déterminée par les conventions relatives à l'étendue de la mer territoriale sur les côtes droites (1). — Il nous paraît préférable de nous rallier à la doctrine de M. Massé : outre l'autorité des publicistes cités, on peut alléguer que les traités qui consacrent l'inviolabilité des eaux, ports, rades neutres ne distinguent pas entre les rades foraines et les rades fermées, ou ouvertes, mais protégées par l'artillerie du port ; aujourd'hui que les prétentions attentatoires à la liberté de la navigation et du commerce sont passées de mode, on peut, sans inconvénient, reconnaître que la souveraineté de l'État qui détient le port s'exerce jusque sur la rade foraine, qui en est comme le vestibule : nous admettrons que, dans ce vestibule improvisé par la nature, les vaisseaux seront aussi bien à l'abri de la capture que des coups de vent.

IV

A partir de quand et jusques à quand la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi peut-elle être saisie ?

231. — Le droit de prise commence avec la guerre et cesse avec elle : tel est le principe. Mais à quel moment exact la guerre commence-t-elle ? A quel moment exact prend-elle fin ? Et, est-il vrai de dire que, sans exception d'aucune sorte, le droit de prise s'exerce dès le commencement jusqu'à la fin des hostilités, qu'il ne s'exerce ni auparavant ni après, et qu'il s'exerce aussitôt que la guerre est commencée ? Occupons-nous successivement et séparément du moment à partir duquel la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi est saisissable, et du moment jusqu'auquel elle demeure exposée à la saisie.

232. — A.) *A partir de quand ?* — On a beaucoup discuté la question de savoir si une déclaration de guerre est nécessaire pour que les hostilités soient régulièrement commen-

(1) Massé, *op. cit.*, I, n° 106, p. 99-100 ; n° 357, p. 308-09, et les autorités qu'il cite.

cées entre les belligérants (1). Il est difficile d'admettre qu'on puisse fondre à l'improviste sur son adversaire. Mais on devrait être très-large sur la question de forme : le vieil usage d'une déclaration de guerre en règle semble tombé en désuétude ; de 1763 à 1882, on n'en saurait, paraît-il, trouver que deux exemples, tous deux postérieurs à 1869. Le manifeste a remplacé la déclaration (2). Maintenant, faut-il exiger avec Hautefeuille une notification diplomatique du manifeste ? ou suffira-t-il, comme le pense M. Ortolan, d'une publication de ce document dans les États du souverain qui donne le signal des hostilités (3) ? La question n'a pas une très-grande importance pratique, dans l'état actuel des communications internationales, avec le télégraphe terrestre et sous-marin. Ces deux auteurs font remarquer à bon droit que c'est surtout sur mer que les guerres commencées *ex abrupto* doivent être sévèrement réprouvées. La formalité du manifeste n'étant une gêne pour aucun État, et constituant une garantie telle quelle de loyauté, nous l'admettrons comme indispensable ; et, à nos yeux, les tribunaux de prises devraient invalider toute capture faite avant la publication de ce manifeste.

233. — A plus forte raison, réprouverons-nous la pratique de l'*embargo*. On entend par *embargo* la mise sous séques-

(1) Cf. Calvo, *Droit int.*, III, § 1649-64, p. 34-42. Les auteurs anglais tiennent pour l'opinion qu'une déclaration de guerre n'est pas nécessaire. Phillimore, *Comm.*, 2e éd., III, § 51-66, p. 85-113 ; Hall, *In Law*, 1880, § 123, p. 315-22. M. Massé, *op. cit.*, I, n° 369, p. 321, pense qu'il suffit que la guerre ait éclaté de fait, et que les hostilités soient notoires : il n'est pas nécessaire qu'il y ait eu une déclaration de guerre, pour que les ennemis et les neutres soient présumés avoir connaissance de l'état de guerre.

(2) Le premier exemple est offert par la guerre franco-allemande. Rolin-Jaequemyns, *La guerre actuelle*, R. D. I., 1870, p. 656-57. Le second exemple est de 1877. A cette date, la Russie revint, comme l'avait fait la France, à l'antique usage de la déclaration de guerre : la guerre russo-turque fut déclarée par une dépêche formelle remise entre les mains du chargé d'affaires turc à Saint-Pétersbourg. R. D. I. 1878, p. 177.

(3) Hautefeuille, *op. cit.*, I, p. 107 ; Ortolan, *op. cit.*, 4e éd., II, liv. III, ch. I, p. 11-24 ; p. 23-24 : « Par ces mots déclaration de guerre il faut entendre tout document authentique sous une forme quelconque émané de la puissance qui prétend user contre une autre de son droit d'employer la force des armes, pourvu que ce document soit connu ou censé connu de la puissance à laquelle il s'adresse, avant l'ouverture des hostilités. »

tre, en prévision de l'ouverture prochaine des hostilités, des navires portant le pavillon de l'adversaire présumé qui se trouvent dans les ports, rades et mers territoriales d'un État. L'Angleterre a surtout usé de cette pratique, et c'est dans les décisions des tribunaux de prises anglais qu'il faut aller chercher les effets, la portée et le caractère hybride de l'embargo. La propriété est saisie provisoirement, dit Sir W. Scott; l'embargo est un acte hostile dans l'exécution seule, mais équivoque dans ses effets, et sujet à changer de nature d'après les événements subséquents et la conduite du gouvernement des sujets dont la propriété est ainsi séquestrée. Si cette conduite amène le rétablissement des rapports pacifiques un instant compromis, et si la guerre est conjurée, la saisie n'aura eu qu'un effet momentané : la propriété séquestrée sera restituée avec rétroactivité. Si la guerre éclate, l'effet rétroactif est en sens inverse : un caractère décidément hostile est imprimé à la saisie originaire, et les navires mis sous séquestre seront jugés conformément aux lois de la guerre (1). Toutefois, dans la pratique de l'Angleterre, le principe de réciprocité prévaut : « Quand une guerre éclate, c'est la pratique constante de ce pays, dit Wildman, de condamner la propriété saisie avant la guerre, si l'ennemi condamne celle qu'il a saisie de son côté, de la restituer, s'il la restitue (2). » Bien que M. Bluntschli autorise l'embargo « en cas de nécessité absolue et dans les limites fixées par les lois de la guerre », cette pratique nous paraît un abus grossier de la force qui, heureusement, tend de plus en plus à disparaître (3).

(1) Sir W. Scott, cité par Wildman, *Inst. of int. law*, II, p. 9-10 ; Phillimore, *op. cit.*, III, § 25, p. 44-45. Cf. sur l'*embargo*, Massé, *op. cit.*, I, n° 365, p. 318-19 ; Hautefeuille, *op. cit.*, III, p. 409-13.

(2) « *It is*, ajoute Wildman, *a principle sanctioned by that great foundation of the law of England*, Magna Charta *itself, which prescribes that at the commencement of a war enemies' merchants be kept and treated as our own merchants are treated in their country.* » Wildman, *op. cit.*, p. 9.

(3) Bluntschi, *Mod. Volk.*, 1878, art. 509, p. 285-86. — De nos jours on ne pratique plus guère que l'*embargo pacifique*, c'est-à-dire la mise sous séquestre provisoire, et sans aucune idée de confiscation même éventuelle, des vaisseaux d'un pays, comme moyen de contrainte : c'est un moyen analogue au *blocus pacifique*. La légitimité en est moins sujette à caution que celle du blocus pacifique : l'embargo

234. — Il ne faut pas confondre, comme on l'a fait quelquefois, avec l'embargo, la saisie des navires ennemis qui se trouvent dans les ports ou rades des belligérants au moment où la guerre éclate. Pendant longtemps, ces navires ont été saisis ou déclarés de bonne prise : « L'usage général de l'Europe, pouvait dire encore Merlin au commencement du siècle, est que toute puissance qui déclare la guerre à une autre fait, au même instant, saisir dans ses ports tous les bâtiments qui appartiennent à celle-ci ou à ses sujets (1). » Mais il était *trop dur* de s'emparer sans avertissement préalable, et le jour même de la déclaration de guerre, de navires de commerce et de marchandises appartenant à de paisibles citoyens qui accomplissent leurs transactions sous la foi des traités. « Le sentiment juridique moderne, dit M. Bluntschli, se révolte contre cette application particulièrement brutale du vieux principe que l'on peut faire main basse sur les navires ennemis et les cargaisons ennemies qu'ils portent (2). »

235. — De là, la pratique de l'*indult*, inaugurée en 1854, à l'occasion de la guerre de Crimée : la France et la Grande-Bretagne accordèrent aux navires russes stationnés dans leurs ports, un délai de six semaines pour se mettre en sûreté, eux et leurs cargaisons (Déclaration du gouvernement français du 27 mars 1854 : l'art. 2 de cette déclaration portait que ceux de ces navires qui viendraient à être capturés par les croiseurs français après leur sortie des ports de l'Empire seraient relâchés, s'ils établissaient par leurs papiers de bord qu'ils se rendaient directement à leur port de destination, et qu'ils n'ont pu encore y parvenir ; *Order in Council* du 29 mars 1854 : même disposition). La Russie accorda de même un délai de six semaines aux navires français et anglais qui se trouvaient dans les ports russes, pour effectuer leur chargement et faire voile sans empêchement pour l'étranger (3). — Dans la guerre de 1870-71, la France s'est conformée à ce précédent. Un délai de

pacifique a au moins le mérite de ne pas nuire aux neutres aussi gravement et aussi directement que le blocus pacifique.

(1) Merlin, cité par MM. Pistoye et Duverdy, *op. cit*, I, p. 122.

(2) Bluntschli, *op. cit.*, art. 669, p. 377.

(3) Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, II, p. 471.

trente jours fut accordé aux navires de commerce ennemis pour sortir des ports français ; et lorsque le roi de Prusse devenu empereur d'Allemagne, révoqua, le 19 janvier 1871, l'ordonnance du 18 juillet 1870 qui exemptait de la capture les bâtiments de commerce français, il décida que cette révocation n'aurait d'effet qu'à compter du 10 février suivant (1). — Enfin, par une résolution en date du 19 avril/1er mai 1877, la Porte ottomane décida qu'« un délai de cinq jours francs, à dater de la notification sur les lieux, serait accordé aux navires russes qui se trouvaient dans les ports de l'Empire le 12/24 avril 1877, pour quitter les eaux ottomanes ; à cet effet, il leur sera délivré sur leur demande, par les autorités douanières, un sauf-conduit pour se rendre dans un port russe ou neutre le plus rapproché, sans pouvoir toutefois traverser les détroits pour passer de la Méditerranée dans la mer Noire et réciproquement » (2). La Russie fit mieux. L'ukase du 24 mai 1877 accorda aux navires de commerce turcs que la déclaration de guerre avait surpris dans les ports et havres russes, le délai nécessaire pour effectuer leur chargement (3).

236. — A côté des navires ennemis qui se trouvent dans les ports des belligérants au moment de la déclaration de guerre, il y a ceux qui entrent dans ces ports dans l'ignorance de l'état de guerre. Y trouveront-ils à leur arrivée la saisie et la confiscation? Merlin, qui constatait que les navires ennemis surpris par la déclaration de guerre dans les ports des belligérants étaient de bonne prise, ajoutait : « Si l'on traite avec cette rigueur les navires qui se trouvent dans un port ennemi au moment de la déclaration de guerre, il n'y a nulle raison pour ne pas traiter de même les navires qui n'arrivent dans un port ennemi qu'après cette déclaration non encore parvenue à leur connaissance. » Merlin était logique (4) : les puissances dont nous venons de relever la

(1) Martens, N. R., XIX, p. 590.

(2) Arth. Desjardins, *Traité de droit comm. mar.*, 1878, I, p. 39-40.

(3) Nous avons cité (n° 152) le texte de l'art. 2 de cet ukase. Cf. Bulmerincq, *Le Droit des prises marit.*, R. D. I., 1878, p. 611. — V. note du 9 juin 1877 au cabinet français.

(4) Azuni pensait que « la foi publique devait servir de sauvegarde » au navire marchand qui entrait dans un port ennemi dans l'ignorance de la guerre survenue. Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, I, p. 122.

pratique l'ont été aussi, en étendant le bénéfice de l'*indult* aux navires en question ; mais elles ne l'ont peut-être pas été assez.

237. — Voici ce que l'on a fait pour eux : la déclaration française du 27 mars 1854 donnait aux navires ennemis, sortis des ports russes avant la déclaration de guerre, qui entreraient dans les ports français, jusqu'au 9 mai pour y séjourner, et assurait leur arrivée au port de destination après leur sortie des ports de l'Empire. Le décret du 15 avril 1854 décidait que les bâtiments russes partis des ports russes de la Baltique et de la mer Blanche avant le 15 mai suivant pourraient librement accomplir leur voyage, débarquer leurs cargaisons et retourner ensuite vers un port de Russie non bloqué ou vers un port neutre (1). L'*Order in Council* du 29 mars 1854 autorisait les navires russes qui, avant cette date, avaient quitté un port étranger en destination d'une place britannique, à entrer dans cette place, à y décharger leurs cargaisons, et à repartir sans encombre vers un port quelconque non bloqué. Cette disposition a donné lieu à une remarquable et libérale application de la doctrine de la continuité du voyage : le navire russe *Argos* était parti de la Havane avant le 29 mars pour un port du Royaume-Uni ; sans changer sa destination primitive, il compléta son chargement dans une autre place : le président de la cour d'Amirauté, le Dr Lushington, décida qu'il y avait là un *continuous* voyage et ordonna la restitution de l'*Argos* (2). Pour les Indes anglaises et l'ensemble des possessions transatlantiques de la Grande-Bretagne, un *Order in Council* du 7 avril 1854 prolongea le délai accordé aux navires russes pour le chargement et le départ, jusqu'à trente jours après la date de la publication de l'*Order* du 29 mars aux lieux où ces navires se trouvaient respectivement. Enfin un *Order in Council* du 15 avril 1854, qui était le pendant du décret français de la même date, admit que les vaisseaux russes partis avant le 15 mai d'un port russe de la Baltique ou de la mer Blanche avec un chargement destiné à un port anglais, pourraient y décharger leurs

(1) Bulmerincq, *op. cit.*, R. D. I., 1878, p. 391.
(2) V. cette décision dans Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, I, p. 132-33.

cargaisons et seraient libres de se diriger de là vers un port quelconque non bloqué (1).

238. — Dans la guerre franco-allemande, le gouvernement français accorda aux vaisseaux ennemis entrés dans un port de France après la déclaration de guerre dans l'ignorance de l'état de guerre, la faculté d'y séjourner pendant trente jours et le droit à un sauf-conduit pour retourner dans leur port d'attache : le délai de trente jours courait à dater de l'arrivée en France ; ce délai pouvait être abrégé, si, la présence des navires ennemis entraînant des inconvénients, il y avait intérêt à mettre les capitaines en demeure de prendre immédiatement les sauf-conduits destinés à assurer leur retour au port d'attache. En outre, les bâtiments de commerce ennemis qui avaient pris des cargaisons à destination de France et *pour compte français* antérieurement à la déclaration de guerre, pouvaient librement débarquer leur chargement dans les ports français, et recevaient ensuite un sauf-conduit pour retourner dans leur port d'attache (2).

239. — M. Barboux signale dans ces dispositions une lacune : si un navire touche à un port français dans l'ignorance de l'état de guerre, un délai de trente jours lui est accordé pour séjourner dans ce port, sauf inconvénients graves, et il obtiendra un sauf-conduit pour retourner dans son port d'attache : si le même navire, en vue de ce port français qui est pour lui le port du salut, rencontre un croiseur français, il est de bonne prise. C'est là une contradiction, dit fort justement M. Barboux. Pour la faire cesser, il conviendrait de « déclarer non sujet à capture tout navire qui justifierait par son journal qu'il n'a pu avoir connaissance de l'état de guerre, ou du moins tout navire dont les papiers de bord établiraient qu'il se dirige vers un port français (3). » Il conviendrait aussi d'étendre le bénéfice de la disposition relative aux navires ennemis ayant pris des car-

(1) Bulmerincq, *op. cit.*, R. D. I., 1878, p. 203.

(2) Instr. du min. de la mar. du 25 juillet 1870, art. 1, Barboux, *op. cit.*, p. 136 ; Circul. du min. de la mar. aux préfets marit. en date du 13 août 1870, Martens, N. R., XIX, p. 588-90. Cf. Bulmerincq, *op. cit.*, R. D. I., 1878, p. 391-92.

(3) Barboux, *op cit.*, p. 57-58.

gaisons à destination de France et pour compte français avant la déclaration de guerre, aux navires chargés à la fois de marchandises françaises et de marchandises ennemies, et d'exempter de capture ces marchandises elles-mêmes (1). — Il faudrait même aller jusqu'à soustraire au droit de prise, quels que fussent leur chargement et leur destination, les navires ennemis n'ayant pas connaissance de l'état de guerre; mieux encore ceux qui, ayant ou non connaissance de cet état au moment où un croiseur ennemi les rencontre ou au moment de leur entrée dans un port ennemi, ont chargé antérieurement à la déclaration de guerre ou même avant la connaissance de cette déclaration. Ainsi étendu, l'*indult* serait un précieux bénéfice : tel qu'il est pratiqué actuellement, il constitue, malgré ses lacunes, un tempérament notable à l'exercice rigoureux du droit de prise : on peut y voir un signe des temps.

240. — B). *Jusques à quand?* — L'exercice du droit de prise est un fait de guerre qui, pouvant commencer avec la guerre, prend nécessairement fin avec elle. Mais à quel moment précis la guerre prend-elle fin? Il peut se faire, à la rigueur, que la guerre cesse sans arrangement exprès, par la suspension de fait de tout acte d'hostilité suivie immédiatement du rétablissement des relations de bonne amitié; ce sera assurément fort rare, mais enfin on a vu de nos jours et tout récemment, une guerre maritime se terminer de la sorte : il s'agit de la guerre qui eut lieu, il y a une quinzaine d'années, entre l'Espagne et le Chili. En pareil cas, le moment précis auquel la guerre a cessé pour faire place à la paix est très-difficile à déterminer, cela va de soi (2). Aussi est-il d'usage de conclure des traités de paix, qui presque toujours seront précédés de préliminaires ou d'armistices généraux appelés quelquefois aussi trêves générales : la guerre cesse alors du jour de la signature du traité de paix, et même des préliminaires ou de l'armistice, s'il en est conclu : d'où la conséquence rationnelle et indubitable, que le droit de prise

(1) Nous avons signalé dans l'esquisse historique (n° 141) le cas de la *Ghérardine*. Le ministre de la marine, croyons-nous, fit bien de relâcher ce navire et de lui octroyer un sauf-conduit : mais pourquoi maintint-il la saisie de marchandises ennemies? Il n'est point aisé de le dire. Cf. Barboux, *op. cit.*, p. 60-63.

(2) Calvo, *Droit int.*, 3e éd., IV, 1881, p. 349-50, § 2928-29.

cesse de pouvoir être exercé valablement au moment même de la signature du traité de paix ou des préliminaires de paix : les saisies opérées en mer à partir de ce moment doivent être restituées, que le capteur ait eu ou non connaissance du rétablissement de la paix.

241. — Albericus Gentilis avait déjà posé le principe avec cette sûreté de jugement qui le caractérise : c'est une très-ancienne question, nous dit l'auteur de l'*Advocatio Hispanica*, fortement agitée autrefois et discutée encore aujourd'hui, que de savoir si les prises faites par des amiraux après le traité de paix, qu'ils ignoraient, sont valables, et il en démontre la nullité (1). Mais on paraît avoir été tenté de faire fléchir le principe devant la considération qu'il est de lointains parages où le rétablissement de la paix ne peut être connu que longtemps après la signature du traité ou des préliminaires, et qu'il eût été trop dur de ravir aux corsaires les prises faites par eux dans l'ignorance de la paix (2). Cependant, pour couper court aux difficultés et aux abus, et ne pas laisser indéfiniment des actes d'hostilité s'accomplir dans les mers lointaines, les traités de paix fixèrent certains délais, suivant la distance, après lesquels, la paix étant présumée connue, les prises ne pourraient être valablement faites et donneraient lieu à restitution. La stipulation de semblables délais devint un usage, et dans son *Traité des prises*, en 1763, Valin pouvait écrire : « Il est d'usage dans les traités de paix de stipuler un temps, selon la distance des lieux, après lequel les prises qui sont faites de part et d'autre sont déclarées nulles et sujettes à resti-

(1) Albericus Gentilis, *Advoc. Hispan.*, Hanoviæ, 1613, *lib.* I, *cap.* XVI, p. 60-63.

(2) D'Abreu, notamment (*Traité des prises*, éd. franç., 1758, part. II, ch. XI, § 1-3, p. 94-97), soutient que les prises faites par l'armateur après la conclusion de la paix, qu'il ignore, sont valables. « Le principe est évident », dit-il. Cependant il reconnaît qu'on peut soutenir que cela va contre le but de ceux qui ont conclu la paix : c'est l'argument le plus fort en faveur de l'opinion qui veut que les prises soient illégitimes ; mais il n'est pas convaincant : la faveur de la course doit l'emporter : les patentes doivent avoir leur plein effet jusqu'à ce que le prince les révoque ; la commission du corsaire renferme de plus la condition tacite d'inquiéter les ennemis jusqu'à ce que son souverain en ait ordonné autrement ; comme ce contre-ordre est une loi, l'armateur n'est point censé l'enfreindre, s'il n'en a pas eu connaissance, et tout ce qu'il prend jusqu'alors est de bonne prise.

tution (1). » Mais toutes les difficultés n'étaient pas par là supprimées ; très-généralement on admit que la stipulation qui annulait les prises faites après le temps prescrit, avait effet alors même que le capteur n'aurait pas eu connaissance de la paix, et il fallait l'admettre, sous peine de rendre complètement inutile la détermination d'un délai (2). Mais si une prise a été faite avant l'expiration du délai fixé, avec connaissance de la paix, devra-t-elle être annulée ? La question avait fait doute, mais l'affirmative avait prévalu. « Jusqu'à l'expiration du délai, dit Valin, les prises sont valables ; mais cela ne doit s'entendre qu'avec cette restriction : si l'armateur ou son capitaine n'a pas été instruit auparavant de la conclusion de la paix ; car, s'il y a preuve qu'il l'a sue, la prise alors doit être restituée même avec dommages-intérêts, parce que ces délais ne sont stipulés que pour suppléer au défaut de la connaissance de la paix, par ailleurs, dans le temps intermédiaire (3). »

242.—L'usage de stipuler de tels délais s'étant maintenu jusqu'à la première moitié du XIXe siècle (traité d'Amiens, art. 16, en conformité avec l'art. 11 des préliminaires signés le 1er octobre 1801 ; cet art. 11 portait que, pour prévenir tous les sujets de plaintes et de contestations qui pouvaient naître à l'occasion des prises qui seraient faites en mer après la signature des articles préliminaires, les vaisseaux et effets qui seraient pris dans des délais variant, d'après les diverses latitudes, de douze jours à cinq mois, seraient de part et d'autre restitués), les auteurs modernes posent encore la question de la validité des prises faites avant l'expiration des délais, mais avec connaissance de la paix ; aujourd'hui comme autrefois, l'opinion commune est que ces prises doivent être annulées : la raison en est bien simple : comme l'avait dit Émerigon, si la connaissance présumée de la paix qui résulte de l'échéance du terme, opère la nullité de la

(1) Valin, *Traité des prises*, éd. 1763, I, p. 46. Cf. Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, I, p. 142.

(2) Valin, *l. c.* « Si c'est après les délais expirés, la prise sera véritablement sujette à restitution ; mais ce sera sans dépens, dommages-intérêts, à moins qu'il n'y ait preuve tout de même qu'au temps de la prise le capteur était instruit de la paix. » Cf. Émerigon, *Traité des assurances*, ch. XIII, sect. XIX ; Massé, *op. cit.*, I, p. 322, n° 370.

(3) Valin, *op. cit.*, I, 47 ; Émerigon, *l. c.*

prise, à plus forte raison la *connaissance positive* doit produire le même effet (1). Le Conseil des Prises français, par décisions du 2 et du 14 floréal an XI, dans les affaires de la *Bellone* contre le *Porcher* et de la *Petite Renommée* contre la *Nymphe* (2), s'est prononcé dans ce sens.

243. — Tout n'est pas encore dit : la prise faite avant l'expiration du temps prescrit ne sera annulée que s'il est prouvé que le capteur avait une connaissance positive de la paix au moment de la capture. Mais encore ? Qu'entendre par une connaissanée positive de la paix ? Dans l'affaire de la *Bellone* contre le *Porcher*, M. Collet-Descotils, commissaire du gouvernement près le Conseil des Prises, fit remarquer que les auteurs parlent de la connaissance positive de la paix, mais qu'aucun ne la définit : de ses propres conclusions et des décisions du Conseil dans les deux affaires précitées, il résulte qu'on doit entendre par connaissance positive une connaissance certaine, assurée, indubitable ; elle ne peut résulter de renseignements verbaux, ni même de documents écrits, mais non officiels, émanés de l'ennemi ; mais elle peut résulter d'une communication officielle faite par des commandants militaires de l'ennemi : dans l'affaire la *Petite Renommée* contre la *Nymphe*, la capture avait été faite (et même la commission délivrée par le mulâtre Pélage, qui avait usurpé le commandement militaire de la Guadeloupe), après que le capitaine de la frégate anglaise le *Tamer* avait envoyé un parlementaire à la Guadeloupe, pour annoncer la nouvelle de la paix, qui avait été confirmée en même temps par le gouverneur de la Dominique ; bien plus, après accusé de réception de ces deux communications aux autorités anglaises qui les avaient faites.

244. — L'usage de fixer un terme pour la validité des prises n'était pas si général qu'il fût inutile de reprendre

(1) En ce sens, notam. Hautefeuille, *Droits et dev. des neutres*, III, p. 277-78 ; Massé, *op. cit.*, I, p. 322-23, n° 371 ; Calvo, *op. cit.*, IV, 1881, p. 371-76, § 2965-67, et les autorités qu'il cite.

(2) Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, I, p. 149-55 : dans la première espèce le Conseil décida en faveur du capteur, dans la seconde, en faveur du capturé, mais en vertu du même principe : dans la première espèce, il fut jugé que la preuve complète que le capteur avait eu une connaissance positive de la paix n'existait pas ; dans la seconde, que cette preuve existait.

la question si ancienne de savoir si les captures opérées après la signature du traité ou des préliminaires de paix devaient être restituées, que le capteur eût ou non connaissance de la paix. Le traité ou les préliminaires de paix pouvaient garder le silence au sujet de la validité des prises maritimes. Ainsi, les traités de Campo-Formio et de Lunéville, intervenus entre la France et l'Autriche, étaient muets sur le sort des captures faites après leur conclusion. Que décider ?

Le Conseil des Prises, appelé à se prononcer dans l'affaire la *Thétis* contre le *Serpent*, jugea que n'est pas valable la prise faite après la signature d'un traité de paix, même avant sa ratification, alors qu'aucune stipulation spéciale n'est intervenue à cet égard : il en est ainsi, même quand la paix n'est connue ni du capteur ni du capturé (1). Les publicistes modernes en sont revenus à ces vrais principes, que déjà avait consacrés l'autorité d'Albericus Gentilis (2). Si le capteur était de bonne foi, c'est-à-dire s'il n'est pas prouvé qu'il avait connaissance de la paix survenue, il ne sera pas condamné à des dommages-intérêts ; la capture en pareil cas est un accident inévitable ; il le sera, dans le cas contraire (3).

245. — Tout cela est de l'histoire ancienne : les questions signalées pourraient sans doute se présenter encore, et c'est pour cela qu'indépendamment de l'intérêt théorique et historique qui s'y rattache, il fallait les indiquer ; mais en fait, elles ne se présentent plus. Il est d'usage aujourd'hui de convenir dans les préliminaires ou dans les traités de paix que les vaisseaux et les chargements dont la condamnation n'a pas encore été prononcée au moment de la conclusion de la paix, seront restitués en nature ou en valeur : sans reproduire les exemples mentionnés dans l'esquisse historique, on peut dire que cette clause est devenue de style dans les conventions relatives au rétablissement de la paix (4). On a même vu des gouvernements, en l'absence de

(1) C. P., 7 ventôse an X, Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, I, p. 147-149.

(2) Notam. Pistoye et Duverdy, *ibid.*, p. 141-42 ; Hautefeuille, *op. cit.*, III, p. 275-77 ; Massé, *op. cit.*, I, p. 324-25, n° 372.

(3) Conclusions du commissaire du gouvernement, dans l'affaire la *Thétis* contre le *Serpent*. Massé, *l. c.*

(4) M. [illegible] *op. cit.*, IV, p. 329, § 2960, relève cet usage : on est étonné [illegible] qui ont écrit après 1870 n'en fassent pas autant.

stipulations semblables, accorder par mesure gracieuse, la restitution des prises non encore jugées à la conclusion de la paix.

Au cas où la clause indiquée ne figurerait pas dans le traité de paix, c'est une pratique bien établie que les tribunaux de prises peuvent fonctionner après la conclusion de la paix et condamner les prises non encore jugées lors de cette conclusion (1). Quelque constante que soit cette pratique, on a pu faire remarquer à bon droit qu'elle n'est pas très-logique, car le jugement des prises, s'il n'est pas par lui-même un fait de guerre, est dans une étroite connexion avec les faits de guerre et en consacre le résultat ; dès lors, il devrait ne plus pouvoir se produire, la paix une fois rétablie : il est bien entendu qu'il ne s'agit pas de fermer la voie de l'appel aux capturés, en matière de prises condamnées en première instance avant la conclusion de la paix.

V

Comment s'opère et se constate la saisie ? Devoirs du croiseur. Devoirs du capteur. — Droit de détruire la prise ; de la réarmer et de l'employer pour les besoins de la guerre ; de la rançonner. — Reprises.

246. — A). *Devoirs du croiseur*. — Tout navire sur l'Océan doit arborer un pavillon. Mais, en temps de guerre, et dans l'état actuel du droit des gens, le bâtiment de commerce ennemi est sujet à capture, tandis que le bâtiment neutre ne l'est pas. Il faut donc que les vaisseaux de guerre chargés de capturer les premiers puissent sommer tout bâtiment qu'ils rencontrent d'arborer son véritable pavillon, et s'assurer que le pavillon arboré sur leur sommation est bien le sincère et réel pavillon ; cela fait, le bâtiment sera saisi, s'il est reconnu qu'il est ennemi ; il sera relâché, s'il est constaté qu'il est neutre, et, si d'ailleurs, il n'a pas violé les de-

(1) Notam. décision du C. d'État du 20 nov. 1815, Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, I, p. 145

voirs de la neutralité (1). L'accomplissement de ces constatations constitue les devoirs des croiseurs : ces constatations sont comprises sous le nom de *visite*.

247. — Le vaisseau de guerre qui veut visiter un bâtiment de commerce doit hisser ses couleurs et les *assurer*, c'est-à-dire tirer un coup de canon à boulet perdu ou à poudre, qui s'appelle le *coup d'assurance*. Le coup d'assurance est en même temps coup de *semonce* : en même temps qu'il affirme la sincérité de son pavillon, le vaisseau de guerre, par ce coup de canon, avertit le bâtiment qu'il ait à arborer aussi ses couleurs et à se mettre en panne ou à amener ses voiles pour se laisser approcher. Le coup d'assurance, qui se confond ici avec celui de semonce, doit être répété au besoin. Le navire semoncé s'arrêtant, le croiseur s'arrête aussi, en se tenant, *autant que l'état de la mer le permet* (2), hors de la portée du canon, et envoie au navire qu'il s'agit de visiter une embarcation commandée par un officier et portant le pavillon parlementaire : l'officier, en montant à bord, ne prend avec lui que deux ou trois hommes au plus. Si le navire semoncé continue sa route et cherche à fuir, le croiseur a le droit de lui donner la chasse et de l'arrêter, au besoin, par la force, et il n'est pas responsable des avaries qu'il peut faire éprouver au récalcitrant. Il y a plus : si le bâtiment semoncé ne se borne pas à une résistance passive, en prenant chasse, et qu'il réponde à la force par la force, il sera capturé sans autre forme de procès. Mais le bâtiment qui prend chasse au lieu d'obéir à la semonce, est considéré comme assez puni, comme le dit

(1) Le droit de visite a un autre but : une fois la neutralité du bâtiment constatée, il sagit de s'assurer qu'il n'a pas à bord de contrebande de guerre. Le droit de visite n'a point pour objet d'amener la saisie de la propriété ennemie sous pavillon neutre. Outre les deux buts signalés (constater la nationalité du navire, s'assurer qu'il n'y a pas de contrebande à bord du navire neutre), le droit de visite peut servir à constater une *rupture de blocus*. Ainsi restreint, c'est un moyen de contrôle indispensable. Mais la théorie du droit de visite concerne la matière du droit des neutres sur mer. Nous ne détacherons de cette théorie que ce qui a trait plus directement à la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi.

(2) Ortolan, *op. cit.*, II, liv. III, ch. VII, p. 256-57 ; Instructions complémentaires du min. de la mar. en 1870, art. 4, Barboux, *op. cit.*, p. 149.

M. Ortolan, par les avaries que le canon peut lui faire ; on sait que la pratique anglaise est fixée en sens contraire. Le plus souvent, les choses se passeront correctement, et l'officier du vaisseau de guerre visiteur arrivera à bord du navire semoncé. Les papiers de bord lui seront présentés par le capitaine, et l'officier les examinera. Si de cet examen résulte pour lui la conviction que le navire est neutre, et qu'il ne soit d'ailleurs question ni de rupture de blocus, ni de transport de contrebande de guerre, l'officier constatera la visite sur le journal de bord et se retirera.

248. — Si l'officier pense qu'il a affaire à un navire ennemi, le croiseur devient capteur, et voici les nouveaux devoirs qui lui incombent désormais : nous nous attachons de préférence aux prescriptions de la législation française ; les autres législations ne diffèrent pas essentiellement de celle-ci, et, comme toutes les mesures ordonnées par les règlements des divers puissances maritimes s'inspirent de la même idée, à savoir qu'il faut assurer l'instruction et le jugement et que dans ce but la prise doit être conservée intacte et conduite dans un port du capteur, nous ne relèverons pas les divergences de détail qui ne manquent pas de se rencontrer dans les édits, règlements, statuts ou ordonnances des États d'Europe et d'Amérique (1).

(1) On trouvera sur ce point les principaux renseignements dans le rapport si consciencieux et si remarquable de M. Bulmerincq à l'Institut de droit international, *Le Droit de prises maritimes*, 1re partie : ce rapport, on le sait, est un gros volume. Cf. Calvo, *op. cit.*, 3e éd., IV, 1881, p. 259-63, § 2786-2802. — Le droit de visite, avons-nous vu à propos de l'inviolabilité du territoire maritime neutre, ne peut être exercé dans les eaux d'une puissance neutre ; il ne peut pas l'être davantage sur les bâtiments qui seraient convoyés par un vaisseau de guerre neutre (l'usage des convois est tombé en désuétude, au moins momentanément). Il y a plus : s'il est incontestable que tout bâtiment marchand peut être visité, on tend aujourd'hui à n'exercer le droit de visite que « dans les parages et dans les circonstances où l'on aurait des motifs fondés de supposer que la visite peut amener la saisie du bâtiment visité. » Les Instructions des ministres de la marine d'Italie et de France, en 1866 et en 1870, étaient conçues catégoriquement en ce sens. — Il est admis que le jet de papiers à la mer entraîne la saisie du navire : seulement, les tribunaux de prises du capteur condamneront-ils le navire convaincu de ce fait, alors même qu'il resterait assez de papiers de bord pour justifier de sa neutralité ? Il est certain qu'en France la question a été résolue négativement, malgré les termes péremptoires de l'art. 3 du règlement de 1778, vu la lettre de Louis

249. — B). *Devoirs du capteur*. — Le capteur doit procéder ainsi qu'il suit, aux termes de l'art. 15 des Instructions du ministre de la marine, en date du 25 juillet 1870, auquel nous joignons l'indication des textes législatifs les plus importants:

1° S'emparer de tous les papiers du bord et les mettre sous scellés, en présence du capitaine pris (art. 59, arrêté du 2 prairial an XI), après en avoir dressé un inventaire (1);

2° Dresser un procès-verbal de capture, ainsi qu'un inventaire sommaire du bâtiment (décret du 15 août 1851 sur le service à bord des bâtiments de la flotte, art. 293, 1°: c'est l'officier d'administration qui doit faire, en présence de l'officier chargé de commander la prise, cet inventaire du bâtiment et le procès-verbal de capture);

3° Constater l'état du chargement, puis faire fermer les écoutilles de la cale, les coffres et les soutes, et y apposer les scellés (art. 59 de l'arrêté du 2 prairial; décret du 15 août 1851, art. 293, 2°: après que l'eau et les vivres nécessaires pour la navigation en ont été extraits; aux termes de l'art. 293, 3°, il est dressé un inventaire spécial des objets appartenant aux officiers, à l'équipage et aux passagers du bâtiment capturé; l'art. 292, 3° prescrit au capitaine du capteur de faire arrêter sur-le-champ et poursuivre tout individu coupable d'avoir détourné des objets appartenant au bâtiment ou à l'équipage capturé; Cf. art. 60 et 65 de l'arrêté de prairial) (2);

XVI à l'amiral de France, en date du 13 novembre 1779. Cf. Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, II, p. 70-74.

(1) Les lettres officielles et particulières trouvées à bord doivent être adressées sans délai au ministre de la marine (art. 16): ces lettres peuvent avoir une grande importance; mais on n'enverra pas au ministre de la marine toutes les lettres particulières indistinctivement: les lettres qui sont de nature à donner des éclaircissements sur la validité de la prise, sont jointes à la procédure(art. 68 de l'arrêté de prairial).

(2) Lorsque le capteur n'a pas apposé les scellés sur les marchanchandises qui se trouvent à bord du navire capturé, on peut prouver, par tous les moyens possibles, l'existence à bord de marchandises soustraites par le capteur, qui sera alors condamné à restituer la valeur portée dans le connaissement et non le prix de la vente qu'il a pu en faire: ainsi jugé par le Conseil d'État, le 2 février 1808, dans l'affaire l'*Arabe* contre le *Félice*: le capteur était un corsaire. Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, I, p. 246-48. — Les défenses de faire aucune ouverture de coffres, ballots, sacs, caisses, édictées par l'art 65 de l'arrêté de prairial, sont de toute antiquité, ou du moins remontent aussi haut que l'institution des tribunaux de prises: on les trouvait déjà dans

4° Mettre à bord un équipage pour la conduite de la prise.

250. — La saisie ainsi opérée et constatée, et le capteur ayant mis un équipage de prise à bord du navire saisi, la prise doit être conduite ou envoyée dans le port de France le plus rapproché, le plus accessible et le plus sûr, ou dans le port de la possession française la plus voisine. Pendant le voyage, la prise navigue avec le pavillon et la flamme, insignes des bâtiments de l'État : c'est seulement en cas de force majeure qu'elle peut entrer dans un port neutre, pour répa-

l'ordonnance de 1373 [1400], art. 10 ; on les retrouve dans les ordonnances postérieures, celles de 1517, de 1543, de 1584, dans la déclaration du 1er février 1650, dans l'ordonnance de 1681. Le pillage des prises était autrefois ordinaire et effréné, nous apprend Valin. Il faut lire dans ce chaleureux partisan de la course le récit de la conduite des équipages de corsaires et de leurs capitaines eux-mêmes : les équipages en étaient venus jusqu'à jurer sur le pain, le vin et le sel, devant un prêtre, que de tout ce qu'ils pourraient prendre et dérober des prises, ils n'en révèleraient rien à la justice, aux armateurs ni autres, et se le partageraient : serment abominable, dit Valin, qui fut enfin proscrit par les ordonnances de 1543 et de 1584, avec défense aux prêtres de recevoir à l'avenir de pareils serments sous peine de prison et de poursuite extraordinaire. L'ardeur au pillage n'en fut pas ralentie : on crut devoir user d'une certaine condescendance, pour *donner meilleure volonté aux gens des corsaires d'eux vertueusement employer aux effets de la guerre* ; les ord. de 1543 et de 1584 autorisèrent le pillage des ennemis jusqu'à concurrence de dix écus. Les ordonnances postérieures ne disaient rien de semblable. Cependant, « il est passé en usage approuvé par Grotius, *De j. b.*, *l.* III, *c.* VII, § 24, n° 4, nous dit Valin, et confirmé par l'exemple des deux dernières guerres (celle de la succession de Pologne et celle de la succession d'Autriche) que la dépouille des ennemis avec leurs coffres, hardes, armes, instruments de leur profession, appartiennent à l'équipage du corsaire, en gardant néanmoins la différence des grades, de manière qu'au capitaine corsaire appartient la dépouille du capitaine pris, avec son coffre, son épée et les autres armes ; au pilote, la dépouille du pilote ennemi, avec ses instruments de pilotage ; au charpentier, les outils de son métier ; ainsi du reste. » A l'occasion de ce droit de s'emparer de la dépouille des ennemis, ajoute Valin, il se fait, dans la chaleur de la prise, bien des choses contraires à l'honneur, à la décence et même à l'humanité. Que le capitaine du corsaire s'approprie l'épée, les autres armes et les bijoux que le capitaine pris peut avoir sur lui, cela peut se tolérer entre roturiers ; mais qu'il lui fasse changer d'habits pour lui en faire prendre un mauvais, c'est ce qui ne peut que révolter. Il faut en dire autant, proportion gardée, des autres officiers. A l'égard des matelots, que celui qui rencontrera un matelot ennemi mieux vêtu que lui l'oblige de lui céder son habillement en échange du sien, cela est déjà un peu dur ; mais que ce matelot, après avoir fait ce troc

ration d'avaries ou ravitaillement ; elle n'y séjourne que le temps strictement nécessaire pour ces opérations ; d'ailleurs, elle n'y serait pas tolérée plus longtemps, presque toutes les puissances maritimes n'admettant pas dans leurs ports, soit les prises, soit les bâtiments de guerre, en dehors du cas de relâche forcée et pour plus de quarante-huit heures (art. 18 des Instr. du 25 juillet ; art. 13. 14. 18 des Instr. complém. ; Cf. art. 61. 67 de l'arrêté de prairial : le fond de ces dispositions, qui s'expliquent d'elles-mêmes, se retrouve dans les ord. de 1543, de 1584 et de 1681).

251. — Le capteur doit, venons-nous de voir, amener ou envoyer sa prise. Autrefois, les capitaines de corsaires ne manquaient pas d'escorter les prises de quelque valeur ; aujourd'hui, les commandants des bâtiments de guerre, tout en tenant compte de la valeur de la prise, seront sans doute touchés surtout par des considérations ayant trait au service et au but de leur mission : cependant l'art. 18 des Instructions du 25 juillet et l'art. 15 des Instructions complémentaires supposent qu'en principe le capteur doit escorter lui-même sa prise ; mais c'est à lui d'apprécier s'il peut « l'expédier directement », en la confiant à un officier sous les ordres duquel il l'envoie. C'est ce qui s'appelle *amariner* une prise. L'officier qui la conduit prend le nom de conducteur ou chef de prise.

252. — Si la prise escortée par le capteur, ou envoyée sous le commandement d'un chef de prise, réussit à gagner le port français sur lequel elle a été dirigée, le capteur en personne, ou l'officier conducteur de prise, doit *déclarer* la prise, et la remettre entre les mains de l'autorité publique. A cet effet, le conducteur de la prise doit prévenir le direc-

forcé, soit exposé à la même avanie de la part de tout autre matelot qui voudra changer d'habits avec lui, de manière qu'il ne lui reste à la fin qu'un misérable haillon, c'est ce que l'humanité ne peut souffrir. » Tout capitaine de corsaire qui a des sentiments, sait se préserver lui-même de tels excès et empêche ses gens de les commettre ; « ou s'il n'a pu les prévenir, il a soin de les réparer en faisant remettre au matelot ennemi un habillement convenable et proportionné à celui qu'il avait d'abord. » Tout autre pillage des prises est étroitement défendu, dit en terminant Valin ; « et cependant il n'est presque point de prise où il n'y en ait plus ou moins. » Valin, cité par MM. Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, I, p. 24. — Les corsaires français n'avaient pas sans doute le monopole de l'avidité.

teur de la douane, et faire tenir à l'autorité maritime ou consulaire : 1° son rapport de traversée ; 2° le procès-verbal de capture et d'apposition des scellés ; 3° l'inventaire de la cargaison ; 4° les pièces et papiers de bord de toute nature (art. 15 des Instr. complém. de 1870 ; l'art. 16 autorise le capteur « dans des circonstances exceptionnelles, à expédier directement et par une autre voie les pièces de procédure dont la présence est nécessaire à l'instruction, à la condition que leur arrivée en France précédera celle de la prise elle-même » ; — art. 66 de l'arrêté de prairial ; circul. du min. de la mar. du 16 janv. 1808). La prise ainsi déclarée et remise entre les mains de l'autorité publique, la responsabilité du conducteur de la prise cesse : l'instruction peut commencer (1).

253. — Mais avant l'arrivée au port de destination, il peut se passer bien des événements : nous devons signaler ceux qui ont des conséquences juridiques.

254. — C). *Préemption.* — Il peut se faire que le capteur manque de vivres ou de houille : s'il se trouve des approvisionnements de cette nature à bord du navire capturé, pourra-t-il s'en servir pour son propre usage ? On ne peut guère lui contester ce droit, pourvu qu'il prenne les précautions nécessaires pour régler la répartition entre l'État, et son état-major et son équipage, de la valeur des approvisionnements

(1) Après son arrivée dans le port, le capteur peut-il transiger avec le capturé ? On admettait autrefois que les corsaires pouvaient consentir de telles transactions, sous le contrôle de l'État : les transactions et désistements entre capteur et capturé devaient, en France, être soumises à l'homologation du Conseil des Prises, sur les conclusions du commissaire du gouvernement. (C. P., 13 prairial an VIII, décision rendue sur les conclusions conformes de Portalis. Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, II, p. 351-53 ; décisions du min. de la mar. du 11 sept. 1809 et du 25 juin 1810. *Id.*, *ibid.*, p. 348-49). Quant aux vaisseaux de l'État, ils ne peuvent transiger : seuls, les administrateurs de la marine le peuvent (Lettre du min. de la mar. au commissaire princip. de la mar. à Cherbourg, 25 juin 1810). Toutefois, exceptionnellement, sous l'autorité directe du ministre de la marine, soit en vertu d'un blanc-seing qui pourrait être donné, soit en vertu de la ratification ministérielle, des transactions ou même des désistements absolus peuvent intervenir. Mais, dans de telles circonstances, la transaction et le désistement ne doivent pas être soumis à l'homologation du Conseil des Prises, parce qu'alors ces actes émanent des dépositaires directs du droit de la paix et de la guerre. *Id.*, *ibid.*, p. 349-50.

nsi appréhendés, et pour permettre d'indemniser, le cas
chéant, les propriétaires neutres : c'est le droit de préemp-
ion restreint dans de justes limites. L'art. 20 des Instructions
françaises du juillet 25 autorisait «dans des cas exceptionnels,
la préhension pour le service de la flotte, des cargaisons des
navires ennemis, après en avoir fait dresser un inventaire
détaillé et un procès-verbal d'estimation. » Il fut fait usage
de ce droit pendant la guerre de 1870-71 : le vapeur ham-
bourgeois, le *Pfeil*, avait été capturé par la corvette
Château-Renaud, faisant partie de l'escadre d'évolutions
mouillée devant l'île d'Héligoland ; sur l'ordre du vice-
amiral Fourichon, commandant en chef cette escadre, 864
tonneaux de houille furent débarqués du *Pfeil* et préemptés
pour le service de la flotte. Le Conseil des Prises, en con-
damnant le navire et la cargaison comme ennemis, ordonna
que, « vu le procès-verbal dressé le 16 août 1870 à bord de
la prise, et constatant que par ordre de M. le vice-amiral
Fourichon, commandant en chef l'escadre d'évolutions, une
quantité de 864 tonneaux de houille environ a été débarquée
de la prise le *Pfeil* et préemptée pour les besoins de la flotte,
il fût fait état et estimation par les soins du ministère de la
marine, dans la forme consacrée par les règlements sur la
matière, des charbons préemptés pour les besoins de la
flotte à bord de la prise le *Pfeil*, pour le prix en être payé
par le Trésor et adjugé aux capteurs, dans les conditions
et sous les réserves spécifiées pour la valeur du navire (1). »
Si le Conseil eût reconnu la neutralité des approvisionne-
ments ainsi préemptés, il eût ordonné le paiement du prix
aux propriétaires. — Ce droit, soumis à des conditions tuté-
laires et restreint aux seuls cas d'une nécessité sérieuse, nous
paraît devoir être admis, d'autant plus qu'aujourd'hui il est
très-difficile aux flottes de renouveler leurs approvisionne-
ments de houille : les puissances neutres n'autorisent le
séjour des vaisseaux de guerre dans leurs ports que pour
un délai très-court, qui ne saurait être prolongé qu'en ca
d'avaries, de manque de vivres ou de tempête ; les achat
en vivres et en charbon qu'elles tolèrent ne peuvent dépa

(1) Barboux, *op. cit.*, p. 130 : C. P., 22 oct. 1870 ; Cf. C. P., 15 (
1870, le *Heinrich*. *Id.*, *ibid.*, p. 125-26.

ser la quantité nécessaire pour regagner le port national le plus proche, et encore ces achats ne peuvent-ils se répéter sans autorisation spéciale que de trois mois en trois mois (1).

255. — D). *Emploi de la prise pour le service.* — Il se présentera plus rarement que le capteur ait besoin d'employer sa prise pour un service public ; mais s'il en a absolument besoin, par exemple pour porter un message dont il ne peut se charger lui-même, ou pour effectuer un transport de troupes, de munitions ou d'approvisionnements, le capteur pourra-t-il user à cet effet des bâtiments ennemis capturés? L'art. 20 des Instructions françaises du 25 juillet 1870 l'admet : « Si l'intérêt public l'exige, vous pouvez réarmer les bâtiments ennemis capturés et les employer pour les besoins du service, après en avoir fait faire l'estimation par une commission composée, autant que possible, de trois officiers supérieurs compétents, dont un membre du commissariat. » Le procès-verbal dressé en exécution de cette disposition, comme celui qui est rédigé en vertu de la disposition qui autorise la préemption, doit être joint au dossier de la prise, et un double doit être adressé au ministre de la marine sous le timbre de l'administration de l'établissement des Invalides de la marine. — La prise sera jugée : si elle a péri dans le service qui lui a été imposé, ou si elle y a subi des détériorations, le Conseil des Prises, au cas où il y aurait lieu d'invalider la capture, ordonnera que la valeur ou la moins-value en soit payée au propriétaire. Dans ces termes, on ne peut guère se refuser à reconnaître au capteur le droit d'employer la prise pour les besoins du service, car il faut bien tenir compte des nécessités de la guerre.

256. — E). *Perte par fortune de mer.* — La prise peut être perdue par fortune de mer. Dans ce cas, l'art. 19 des Instruc-

(1) Lettre du comte Russell aux Lords de l'Amirauté, du 30 janvier 1862. Ces dispositions furent appliquées dans la guerre franco-allemande, et en 1870, à l'occasion de cette guerre, les États-Unis adoptèrent de semblables prescriptions : une seconde fourniture n'était permise dans les trois mois de la première que si le vaisseau de guerre avait touché dans un port européen. Hall, *The rights and duties of neutrals*, 1874, § 21, p. 59-60, et les notes. Cf. Ortolan, *op. cit.*, II, liv. III, ch. VIII, p. 286 ; Bluntschli, *op. cit.*, art. 773.

tions complémentaires françaises de 1870 prescrit d'« avoir soin de constater le fait, aucune indemnité n'étant due dans ce cas, ni pour le navire, ni pour le chargement, même si après jugement la prise eût été annulée. » C'est, en effet, un cas fortuit, dont le capteur ne saurait en principe être responsable : mais, s'il est démontré en fait que, sans erreur excusable de sa part, le capteur a indûment saisi le navire ainsi perdu par fortune de mer, et que, pour être amené ou envoyé dans un port du pays capteur, ce navire, capturé à un moment où il était à l'abri de tout danger de mer, a dû franchir des parages très-dangereux, n'y aurait-il pas lieu de condamner le capteur à des dommages-intérêts, la perte par cas fortuit ayant été occasionnée par une faute de sa part?

257. — F). *Rançons.* — Le capteur peut-il rançonner sa prise? On a pu dire que « dans l'antiquité, les navires étaient rançonnés par les pirates ; dans le moyen-âge, ils couraient risque d'être rançonnés par tout le monde, *par pillards, escumeurs de mers, soi-disant amis confédérés ou ennemis déclarés* (1). » Aujourd'hui, la question qui se pose est celle de savoir s'il peut intervenir entre le capteur et le capturé un traité de *rançon* ou *rachat*, aux termes duquel le premier consent à relâcher le second moyennant un prix convenu. L'usage des traités de rançon ainsi entendus paraît ne pas remonter plus haut que la fin du XVIIe siècle (2).

La législation actuelle des divers États offre des contrastes bien tranchés.

258. — Les États-Unis admettent la rançon sans aucune réserve : l'Acte du Congrès du 2 août 1813, qui défend l'emploi des licences ou passeports britanniques, ne s'applique pas aux traités de rançon.

En Angleterre, un Statut de George III défend d'une manière absolue le rançonnement des navires ennemis ou neutres. Le *Prize Act* de 1864 répète cette défense, au moins en tant qu'il défend aux sujets anglais de racheter leurs vaisseaux pris par l'ennemi ; d'ailleurs, des *Orders in Council* peuvent permettre aux sujets anglais capturés de con-

(1) Massé, *op. cit.*, I, n° 389, p. 334.

(2) Martens, *Armateurs*, ch. II, § 23, p. 80-81. « Vers la fin du XVIIe siècle, on vit s'introduire l'usage que le vaisseau ennemi pris pouvait se rançonner. »

clure un traité de rançon. Toutefois, les Cours de prises ont considéré le rançonnement et le considéreraient encore comme permis en cas de nécessité.

Plusieurs autres puissances maritimes le défendent également d'une manière absolue : les Pays-Bas (art. 12 de l'ord. de 1781) ; la Suède (art. 11 du règl. de 1788) ; la Russie (art. 27 du règl. de 1787) (1) ; le Danemark (art. 16 du règl. de 1810). L'Espagne (art. 44 de l'ord. de 1779), ne permet le rançonnement qu'aux corsaires qui ont déjà fait trois autres prises.

259. — La pratique française a beaucoup varié. L'ord. de 1681, art. 19 du titre *des Prises*, autorisait les rançons d'une manière générale. Intervinrent ensuite divers règlements plus ou moins restrictifs, portant, par exemple, que la rançon ne pourrait être au-dessous de 1.000 livres ni au-dessus de 15.000. L'art. 3 du règlement du 27 janvier 1706 laissa aux armateurs pleine et entière liberté de rançonner les navires ennemis. L'art. 14 de la déclaration du 15 mai 1756 défendit à tout capitaine de corsaire d'admettre à rançon aucun navire ennemi, qu'après avoir envoyé dans les ports français trois prises effectives depuis sa dernière sortie. La disposition de cette déclaration fut appliquée, et il fallait une dispense du Roi pour que le Conseil des Prises validât une rançon consentie par un corsaire n'ayant pas fait encore de prises effectives. Nous avons déjà constaté (n° 192) que l'ord. du 1er octobre 1692 défendait aux capitaines de corsaires d'accorder aux bâtiments ennemis qu'ils rançonneraient, pêcheurs ou autres, la permission de continuer leur pêche ou leur navigation : il ne pouvait être accordé aux bâtiments pêcheurs qu'un sauf-conduit de huit jours au plus pour retourner chez eux ; le sauf-conduit accordé aux autres n'était valable que pour le temps absolument nécessaire pour se rendre à destination. Le règlement du 27 janvier 1706, art. 4, maintint en principe cette règle, mais étendit le délai qui pouvait être accordé aux bâtiments pêcheurs, à quinze jours, et, à l'égard des autres bâtiments, fixa le délai à six semaines : l'art. 5 du même règlement détermine les cas dans les-

(1) M. Calvo dit l'art. 8 : c'est une erreur ou une faute d'impression. V. l'art. 27 du règl. du 31 décembre 1787, Martens, R. 2, IV, p. 344.

quels il peut être permis au bâtiment rançonné de suivre sa destination. Les déclarations du 24 juin 1778 et du 1er mars 1781 maintinrent ou complétèrent les dispositions indiquées. L'arrêt du Conseil du 11 octobre 1780 ne permit le rachat que dans les mers hollandaises, dans les canaux de Bristol et de Saint-George et au nord-ouest de l'Europe. Sur les plaintes qui s'élevèrent de toute part, au sujet de l'exercice du droit de rançon par les corsaires, l'ord. du 30 août 1782 fit défense aux corsaires de jamais rançonner leurs prises, du moins les prises ennemies, défense que renouvela l'arrêt du Conseil du 15 janvier 1783. Sous l'empire de cette législation, le Conseil des Prises, par décision du 3 ventôse an X, dans l'affaire de l'*Égyptienne* (frégate expédiée par le citoyen Lefebvre de Bordeaux, en lettre de marque pour l'Ile-de-France, et portant des dépêches du gouvernement pour cette île), déclara valable la rançon faite par un navire de l'État, lorsque ce navire, après avoir fait une prise ennemie, ne peut amariner cette prise sans compromettre le succès de la mission qui lui est confiée.

Enfin l'arrêté du 2 prairial an XI régla la matière des rançons dans ses art. 39-50 : les art. 39 et 40 défendent aux corsaires de rançonner à la mer aucun bâtiment neutre, et par là il faut entendre aucun bâtiment muni d'un passeport émané d'une puissance neutre, lors même que ce passeport serait suspecté de simulation ou pourrait être considéré comme illégal ou expiré ; le rançonnement d'un bâtiment évidemment ennemi est permis, moyennant l'autorisation des armateurs et l'accomplissement des formalités réglementaires : « et ne sera à cet égard considéré comme évidemment ennemi, que le bâtiment naviguant avec un passeport émané d'une puissance ennemie. » Il résulte des articles 39. 40. 47 et 50, que la rançon est une prise, comme le disent fort bien MM. Pistoye et Duverdy. Seulement c'est une prise liquidée immédiatement, au lieu d'être une prise en nature : cette différence dans l'état matériel de la prise n'empêche pas d'en juger la validité ; si une rançon a été illégalement exigée, le Conseil des Prises annulera la rançon en la restituant avec des dommages-intérêts ; si le navire rançonné était bien ennemi, mais que la rançon ait été faite au mépris des règlements, elle sera validée au regard de

l'ennemi, mais confisquée au profit de l'État (1). — Dans la guerre de 1870-71, les Instructions du ministre de la marine du 25 juillet 1870, art. 17, ne permirent aux vaisseaux de guerre de consentir à un traité de rançon que s'il y avait force majeure : « Toute prise doit être jugée, et il ne vous est pas permis de consentir à un traité de rançon, sauf le cas de force majeure, et, dans ce cas même, l'acte de rançon, rédigé conformément au modèle joint aux présentes instructions, devra être soumis à la juridiction qui est chargée en France du jugement des prises. »

260. — Les publicistes ont discuté la question de la légitimité ou de la convenance du droit de rançonner la prise.

Valin, envisageant la question uniquement au point de vue de l'utilité pratique, met bien en lumière les avantages et les inconvénients que présente le rançonnement, et marque la véritable raison de cet usage : « Cette pratique de traiter et de composer de la prise avec l'ennemi paraît d'abord moins avantageuse à l'État et aux intéressés dans l'armement que celle d'amener la prise : à l'État, parce qu'il est privé par là de tous les prisonniers qui sont relâchés ; ce qui, en diminuant les échanges, l'affaiblit et entretient d'autant les forces de l'ennemi ; à l'État et aux intéressés dans l'armement, parce que le prix de la rançon est toujours fort au-dessous de la valeur de la prise, en même temps que la ferme du roi est privée de ses droits sur le prix des marchandises. Cependant, *parce qu'il est des cas où le capitaine corsaire ne peut pas faire mieux, c'est la raison pour laquelle il lui a été permis de rançonner*, ce qu'il ne peut faire néanmoins que de l'aveu de ses principaux officiers et du plus grand nombre de son équipage. Après tout, si cette pratique des rançons paraît moins favorable à certains égards, elle n'est guère moins avantageuse dans la réalité, considérée sous d'autres faces ; en ce que l'on peut traiter de plusieurs rançons successivement sans interrompre la

(1) Sur ces notions relatives à la pratique internationale, Phillimore, *Comm.*, 2e éd., § 432, p. 644-47 ; Gessner, *Droit des neutres sur mer*, 2e éd., p. 352-353 ; Calvo, *Droit int.*, 3e éd., III, p. 322-24, § 2120-22, avec l'indication des principaux documents ; Pistoye et Duverdy, *Traité des prises*, II, p. 280-306 ; Massé, *Droit comm.*, 3e éd., I, p. 333-43, nos 387-404 ; Hall, *Int. Law*, p. 391, note 1.

course, et qu'ainsi plusieurs rançons sont autant de prises faites sur l'ennemi dont les armateurs n'auraient peut-être pas profité, s'il eût fallu les amener ou les envoyer. »

261. — Dans son *Essai sur les Armateurs*, Martens s'exprime ainsi au sujet des rançons : « Quoique l'armateur puisse prévoir que la prise lui sera adjugée, il ne lui est point permis d'en disposer comme de sa propriété, mais bien qu'elle soit évidemment ennemie, il doit attendre qu'elle soit condamnée comme de bonne prise par le juge compétent. Il peut et doit à cette fin la conduire dans un des ports de son souverain, en s'abstenant de toutes sortes de concussions. Vers la fin du XVIIe siècle, on vit s'introduire l'usage que le navire ennemi pris pouvait se rançonner..... mais, vu les collusions qui peuvent résulter de là, et que, surtout par ces rançons, d'un côté, l'armateur dispensé du soin d'amener sa prise peut continuer sa course et multiplier le nombre de ses prises, de l'autre, en cas d'un vaisseau de guerre pris, le souverain de l'armateur perd l'avantage d'affaiblir l'ennemi, plusieurs puissances maritimes ont défendu d'offrir et d'accepter de telles rançons en les déclarant nulles. »

262.—Le juge Story admet comme conforme au droit international la rançon des vaisseaux tant ennemis que neutres, et indique avec une grande netteté le caractère juridique du traité de rançon. « It is not true that the right to take a Ransom is founded in a vested title in the captors to the captured property. For, whether the property vest after twenty-four hours'possession, or after bringing *intra præsidia*, as seems the doctrine of civilians, or after condemnation, as is the doctrine of Great Britain, it is clear that the right to take a Ransom exists from the moment of capture. And, by the general practice of the maritime world, a decree of condemnation is deemed necessary to ascertain and confirm the inchoate title of the captors, at least in respect to the Sovereign and subjects of their own country. Nor is a Ransom, strictly speaking, a repurchase of the captured property. It is rather a repurchase of the actual right of the captors at the time, be it what it may ; or more properly, it is a relinquishment of all the interest and benefit which the captor might acquire or consummate in the regular adju-

dications of a Prize Tribunal, whether it be an interest *in rem*, a lien or a mere title to expenses. »

263. — Sir Phillimore dit que le droit commun maritime permet les contrats de rançon, et approuve, comme expression heureuse de ce droit, les paroles du juge Story, qu'il cite en compagnie d'autres de ce même juge qui ont pour but de démontrer la légitimité des rançons appliquées aux vaisseaux neutres.

264. — Hautefeuille et MM. Pistoye et Duverdy n'admettent pas qu'on puisse rançonner les navires neutres saisis, Hautefeuille allègue que les neutres seraient lésés, si on le pouvait. « Si les croiseurs pouvaient rançonner les prises neutres, disent MM. Pistoye et Duverdy, ils seraient érigés en juges de leur validité. Sur quoi se fonderaient-ils, eux qui ne sont pas juges, pour rançonner tel navire et pour relâcher tel autre? Quand il s'agit de navires ennemis dont la nationalité n'est pas douteuse, le rançonnement peut avoir lieu; car il n'est plus question pour le croiseur de juger la validité de la prise, mais simplement de constater la nationalité ennemie. Tel est le motif de la disposition des art. 39 et 40 de l'arrêté de prairial, qui ne permettent de rançonner que les bâtiments constamment ennemis. » Les mêmes auteurs ajoutent : « La rançon est une manière de prise; pour qu'elle soit valable, il faut que le navire rançonné eût été dans le cas d'être déclaré de bonne prise, s'il eût été amariné. » Une rançon illégalement exigée sera annulée et restituée aux rançonnés avec dommages-intérêts.

265.— M. Gessner pense qu'on ne peut faire à la mesure du rachat aucune objection, au point de vue du droit international : il dépend uniquement du souverain belligérant de déterminer s'il lui convient ou non d'autoriser ses vaisseaux de guerre ou ses corsaires à rançonner les biens ou les vaisseaux capturés ou saisis ; mais à défaut d'une telle autorisation, il doit toujours être permis aux commandants des vaisseaux belligérants d'accepter une rançon, lorsqu'il y aurait danger pour eux de conduire leur prise en sûreté. Se plaçant au point de vue des neutres, il fait observer que c'est librement que le neutre consent à la rançon : nul ne lui conteste le droit d'exiger que les choses suivent leur marche régulière et que la saisie ait lieu. Il n'est donc pas

attentatoire aux droits des neutres, comme le prétend Hautefeuille, de permettre le rançonnement de leurs vaisseaux et de leurs marchandises. M. Calvo considère le rachat comme liant légitimement les parties, et, au point de vue de la pratique générale, comme un des moyens les plus efficaces d'atténuer les abus du droit de capture.

266. — M. Hall définit la rançon, assez inexactement d'ailleurs, le rachat par le propriétaire originaire de la propriété acquise par la saisie. Le consentement à la rançon étant un acte volontaire de la part de ce propriétaire, qui peut toujours laisser envoyer son navire dans un port du capteur pour y être adjugé, ou le laisser détruire, le contrat de rançon doit être supposé à son avantage ; l'équipage est relâché au lieu de devenir prisonnier de guerre. Cette pratique constitue donc un adoucissement des droits extrêmes qui résultent de la capture. C'est précisément pour cela que beaucoup de puissances dénient à leurs capteurs le droit d'accorder des traités de rançon (1).

267.— Il faut bien convenir que la pratique de la rançon, appliquée par des vaisseaux de guerre dont il n'y a pas à redouter les abus qu'on craignait autrefois des corsaires, pourra être parfois fort avantageuse aux bâtiments de commerce capturés, surtout au cas où le capteur s'apprêterait à user de son droit formidable d'anéantir la prise ; mais cette pratique restera toujours exceptionnelle, et on nons permettra, pour notre part, de ne pas désirer qu'il en soit autrement. Le contrat de rançon, il est vrai, est libre en principe ; mais si le capteur menace le capturé de détruire son vaisseau au cas où il refuserait de consentir au rachat, le capturé, qui peut être assuré de l'invalidité de la saisie, ne sera-t-il pas sous l'empire d'une contrainte presque irrésistible? En reconnaissant au capteur un droit illimité de consentir des traités de rançon, on l'investit nécessairement d'un pouvoir d'appréciation, on l'érige en juge, jusqu'à un

(1) Valin, *apud* Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, II, p. 282 (Cf. Pothier, *Du droit de domaine de propriété*, n° 128); Martens, *Armat.*, ch. II, § 23, p. 80-81 ; Story, 2 *Gallison*, p. 337, et Phillimore, *op. cit.*, III, p. 645 ; Phillimore, *l. c.*, p. 644 ; Hautefeuille, *op. cit.*, III, tit. VI, p. 262 ; Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, p. 354-356 ; Calvo, *op. cit.*, III, p. 325 ; Hall, *op. cit.*, p. 390-91, § 151.

certain point : sans doute le contrat de rançon sera soumis au tribunal de prises du capteur, mais le capturé ayant consenti à promettre un prix pour son rachat, il y aura contre lui une forte présomption que la saisie était fondée; la question de validité de la prise n'est plus en quelque sorte entière, elle est comme préjugée. Vainement voudrait-on borner le droit du capteur de consentir des traités de rançon au cas où le navire est évidemment ennemi ; malgré la précaution qu'a prise l'arrêté de prairial de donner la définition du navire évidemment ennemi, l'évidence aux yeux d'un capteur ne sera pas toujours l'évidence aux yeux d'un tribunal de prises. Vainement envisagerait-on le droit de rançon comme une faveur accordée tant aux ennemis capturés qu'aux neutres saisis : c'est vrai plutôt au point de vue des principes qu'au point de vue pratique, à cause de la pression que pourront subir neutres et ennemis. Valin rapporte que des bâtiments pêcheurs avaient parfois tellement peur d'être retenus, qu'ils promettaient une rançon supérieure à leur valeur.

Aussi pensons-nous que la pratique internationale qui tend à restreindre le droit de rançon aux cas d'urgence ou de force majeure, est préférable à une application de ce droit sur une vaste échelle : toute prise doit être jugée ; tel est le principe, et il faut le maintenir fermement, en renfermant dans d'étroites limites le droit de rançon, et surtout le droit bien plus redoutable de détruire la prise: celui-ci devrait être restreint aux cas d'absolue nécessité, et subsidiaire à celui-là ; peut-être même, pour couper court aux abus et aux discussions, serait-il bon de convenir que le droit de destruction ne pourra être valablement exercé qu'après que le capturé aura refusé d'accepter une composition raisonnable. Mais venons à ce droit de détruire la prise, dont nous avons déjà fait entrevoir la gravité (1).

(1) Nous ne nous arrêtons pas sur les effets du traité de rançon. Du moment qu'un navire a été rançonné, les compatriotes ni les alliés du capteur ne peuvent plus le molester ni l'inquiéter, tant qu'il reste dans les conditions de temps, de direction, de destination et de chargement stipulées au contrat (Pothier, *Propriété*, n° 134 ; Calvo, *Droit int.*, III, p. 325). Si le navire rançonné par un corsaire français est pris par un autre corsaire français hors de sa route ou après l'expiration du temps fixé par le billet de rançon, il sera déclaré de bonne

268. — G). *Destruction de la prise.* — Bien qu'en règle la prise doive être amenée ou envoyée dans un des ports du capteur, les publicistes et la pratique internationale autorisent le capteur à détruire sa prise à titre exceptionnel.

Les règlements de presque toutes les puissances maritimes prescrivent de conserver et de conduire la prise dans

prise : mais les débiteurs de la rançon seront-ils libérés ? Oui ; la rançon est prélevée sur le produit de la prise, au profit du premier armateur qui a rançonné le vaisseau ; le surplus de ce produit appartient au second armateur qui a fait la prise (Pothier, *Propr.*, n° 139 ; Valin, *apud* Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, I, p. 300-02). L'arrêté de prairial n'autorise pas le capteur à prescrire une route au rançonné, et dispose d'une manière absolue que ce navire pourra être, non pas rançonné de nouveau, mais pris et amené dans un port français ; seulement les débiteurs de la rançon sont libérés : l'armateur du second capteur en devient personnellement responsable envers celui du premier, si mieux il n'aime lui abandonner la prise. — L'obligation de payer le prix, qui incombe au capitaine rançonné, au propriétaire du navire et aux propriétaires des marchandises, n'est pas éteinte, si le navire périt par la tempête avant son arrivée à destination : c'est l'application du droit commun. Seulement Pothier (*Propr.*, n° 138) nous dit que la clause portant que, si le vaisseau périt par la tempête, la rançon ne serait pas due, sera restreinte au cas où le vaisseau rançonné aurait été submergé par la tempête, et ne doit pas être étendue au cas d'échouement : sans cela, pour se décharger de la rançon, on ferait échouer le navire exprès, en sauvant les meilleurs effets (Cf. Valin, *apud* Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, I, p. 302). Si le capteur nanti du traité de rançon est pris lui-même par l'ennemi, quels sont les effets de cette prise sur la rançon ? La question se discutait autrefois et se discute encore aujourd'hui. Pothier (*Propr.*, n° 140) et Valin (*Traité des prises*, I, p. 148) admettaient que les débiteurs de la rançon étaient libérés, celui-là parce que ce billet de rançon devient, ainsi que le reste de la prise, la conquête de l'ennemi, celui-ci parce que ce billet représente le navire pris et rançonné. C'est là une erreur, comme ne craint pas de l'affirmer M. Massé : Émerigon, *Traité des Assurances*, ch. XII, sect. XXIII, § 8) l'a rectifiée, en faisant remarquer, d'après le jurisconsulte espagnol Olea, que le billet ou le traité de rançon n'étant que la preuve de l'obligation, et non l'obligation même, la conquête du billet, comme dit Pothier, ne transmet que la preuve matérielle de l'obligation, non l'obligation elle-même ; celle-ci s'éteignait, aux yeux d'Émerigon. Ici, Émerigon se trompe : si l'existence de l'obligation est indépendante de sa preuve, le corsaire rançonneur ne perd pas son droit par l'effet de la prise qu'il subit à son tour ; il éprouvera peut-être des difficultés à se faire payer, voilà tout (Massé, *Droit comm.*, 3e éd., I, p. 240-42, n° 400 ; *Contra*, Twiss, *War*, § 181, p. 359 ; Calvo, *op. cit.*, III, p. 325-26, § 2125). — Autrefois on exigeait des otages pour mieux assurer l'exécution du traité de rançon : cet usage de réclamer et de fournir des otages n'est plus pratiqué dans les temps modernes entre nations civilisées, dit M. Calvo (*op. cit.*, III, p. 326).

un port national : tous ces règlements entendent excepter les cas de force majeure, qu'ils s'en expliquent ou ne s'en expliquent pas expressément ; quelques-uns admettent le droit de détruire la prise dans une si large mesure qu'en dernière analyse le capteur aura le choix entre la destruction et l'envoi dans un port de son pays : on a même vu une puissance maritime ériger en système la destruction des prises.

269. — Dans la guerre de l'indépendance américaine et dans la guerre de 1812-1814, les États-Unis d'Amérique détruisaient systématiquement les vaisseaux ennemis ; dans cette dernière guerre, le gouvernement américain prescrivit expressément aux commandants de ses escadres de détruire toutes leurs prises, à moins de cas extraordinaires autorisant manifestement une exception (« destroy all you capture, unless in some extraordinary cases that shall clearly warrant an exception »). Ces instructions étaient accompagnées de motifs et de considérations qui ne pouvaient laisser aucun doute sur leur portée : le commerce de l'ennemi est son côté le plus vulnérable ; sa destruction, le but principal ; tous vos efforts doivent tendre à cette fin. Aussi, à moins que vos prises n'aient une très-grande valeur et ne soient à proximité d'un port national, il sera imprudent et plus qu'inutile de les y envoyer. Un croiseur isolé, alors même que le voyage de ses prises s'accomplirait sans encombre, n'en peut amariner qu'un petit nombre, et chaque prise diminue essentiellement ses forces : mais ce même croiseur détruit-il tout vaisseau qu'il capture ? il conserve intacte sa vigueur, pour continuer son œuvre de destruction aussi longtemps que les ports amis ou les vaisseaux capturés ne le laisseront pas manquer de vivres et de provisions. Conformément à ces instructions, 74 vaisseaux de commerce anglais furent détruits (1). Pendant la guerre de la Sécession, les corsaires des États du Sud détruisirent invariablement leurs prises ; c'était, il est vrai, comme pis aller et faute de ports où ils pussent les envoyer avec quelque sécurité : le fait est moins grave ; mais, au fond, il demeure alarmant.

(1) Hall, *Int. Law*, 1880, § 150, p. 388-89, d'après M. Bolles, *Solicitor to the Navy*, qui a puisé ces indications dans les *Parl. Papers, America*, n° 2, 1872, p. 92 ; Cf. Calvo, *Droit int.*, 3e éd., IV, 1881, § 2804, p. 264-65.

270. — Les Cours de prises anglaises admettent la destruction de la prise, mais en cas de nécessité seulement : il y a nécessité quand la mission qu'a reçue le capteur ne lui permet par de conduire lui-même ou d'amariner la prise. C'est ce que décida Sir W. Scott dans l'affaire *the Felicity*. Pendant la guerre de Crimée, le Dr Lushington déclara, dans l'affaire *the Leucade*, qu'il pouvait être excusable ou même méritoire pour le capteur de détruire la propriété ennemie (1).

271. — En France, l'ordonnance de la marine de 1681, défendait, dans l'art. 18 du titre *des Prises*, sous peine de la vie, de couler à fond des bâtiments pris, *dans le dessein de céler la prise*. Cette disposition, reproduite des ordonnances de 1373 [1400], de 1543 et de 1584, était destinée à réprimer le crime *atroce* — l'épithète est de Valin, — qui eût consisté à céler une prise et à en faire périr les preuves en la coulant à fond ou en la brûlant, et en déposant ensuite les prisonniers dans quelque île ou sur quelque côte éloignée et déserte. L'art. 19 ajoute : « Et au cas où les preneurs, ne pouvant se charger du vaisseau pris ni de l'équipage, *enlèveraient seulement les marchandises ou relâcheraient le tout par composition*, ils seront tenus de se saisir des papiers et d'amener au moins les deux principaux officiers du vaisseau pris, à peine d'être privés de tout ce qui pourrait leur appartenir en la prise, même de punition corporelle, s'il y échoit. » D'après ces deux articles, on serait fondé à croire que « quand le capteur ne peut se charger de la prise », il n'a que le droit d'enlever de la prise les marchandises qui y sont chargées, en tout ou en partie, en relâchant le navire, ou de le rançonner ; mais, au témoignage de Valin, l'art. 19 était interprété en ce sens que le capteur avait une troisième alternative : « il est permis aux preneurs par l'art. 19 de notre ordonnance, d'enlever les marchandises de la prise en tout ou en partie, en relâchant le navire, *ou mieux* en y mettant le feu ou en le coulant à fond, suivant l'ordonnance du 2 décembre 1693, après en

(1) *The Felicity*, *Dodson*, p. 383.386 ; *the Leucade*, Spinks, *Rep.*, p. 221. Cf. Hall, *op. cit.*, p. 389, note 2. Le motif de ces décisions sera examiné (n° 277) à propos des opinions de Sir Travers Twiss et de M. Hall : pour le moment, nous ne faisons que constater la jurisprudence anglaise.

avoir retiré tous les prisonniers (1). » En tous cas, il fallait se saisir des papiers et amener au moins deux des principaux officiers pris. L'art. 64 de l'arrêté du 2 prairial an XI reproduisit exactement et presque textuellement les dispositions des art. 18 et 19 du titre *des Prises* de l'ord. de 1681 : ces dispositions, par le fait, sont donc encore en vigueur.

On ne saurait prétendre que pendant les guerres de la Révolution et de l'Empire aucun bâtiment ennemi ne fut coulé ou incendié : par ces corsaires fameux dont le souvenir est encore vivant : toujours est-il que nous ne connaissons pas de décisions du Conseil des Prises sur de tels faits (2).

272. — Aujourd'hui, sous l'empire de l'arrêté de prairial, doit-on interpréter ce texte comme on interprétait l'ordonnance de 1681, dont il reproduit les dispositions ? On a admis l'affirmative : dans la guerre de Crimée, deux caboteurs russes furent coulés, ainsi qu'il résulte du rapport adressé par l'amiral Hamelin au ministre de la marine le 2 mai 1854, sans doute parce que, comme le disent tout simplement MM. Pistoye et Duverdy, ils ne valaient pas la peine d'être amarinés (3).

On peut douter que ces deux actes soient conformes à l'humanité et à l'esprit de l'arrêté de prairial, et que les Instructions complémentaires du ministre de la marine de 1870 aient eu en vue des cas de ce genre en disposant dans leur article 20 que : « Si une circonstance majeure forçait un croiseur à détruire une prise parce que sa conservation compromettrait sa propre sécurité ou le succès de ses opérations, il devrait avoir soin de conserver tous les papiers de bord et autres éléments nécessaires pour permettre le jugement de la prise et l'établissement des indemnités à

(1) Valin, *Traité des prises*, éd. 1763, I, p. 133 ; *Comm. sur l'ord. de 1681*, éd. 1766, II, p. 281-88 ; Cf. Pistoye et Duverdy *op. cit.*, II, p. 269-71.

(2) Deux décisions du Conseil des Prises, l'une du 19 thermidor an VIII (la *Caroline* contre la *Nancy*), l'autre du 7 fructidor an VII (le *Chéri* contre la *Résolution*), portent qu'au cas où le capteur ne pouvait amariner sa prise, il ne pouvait enlever les marchandises qui se trouvaient à bord sans prendre avec lui deux hommes de l'équipage du navire capturé, sauf le cas où l'équipage du capturé était si faible qu'en lui enlevant même deux hommes, on lui eût rendu toute manœuvre impossible. Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, I, p. 273-78.

(3) *Moniteur* du 21 mai 1854 ; Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, I, p. 272.

attribuer au neutre dont la propriété non confiscable aurait été détruite. On ne doit user de ce droit de destruction qu'avec la plus grande réserve. » Nous savons dans quelle mesure et dans quelles circonstances cet article 20 des Instructions complémentaires fut appliquée dans la guerre franco-allemande ; nous avons constaté que le Conseil d'État se montra moins libéral que le ministre de la marine ne le donnait à entendre, en refusant une indemnité au propriétaire des marchandises neutres chargées à bord du *Ludwig* et du *Vorwärts* (V. *sup.*, n° 146).

273. — La Russie, sans aller aussi loin que les États-Unis, paraît s'être montrée plus portée à faire usage du droit de détruire la prise que la Grande-Bretagne et la France. L'art. 2 du règlement du 31 décembre 1787 porte : « Les armateurs russes pourront poursuivre les vaisseaux de guerre et marchands ennemis, les attaquer, *prendre ou détruire*, partout où l'occasion s'en présentera », sauf dans les ports neutres et sous le canon d'un port d'une puissance neutre (1). D'après l'ukase du 5 février 1854, des deniers de prises seront payés aux navires de guerre pour des bâtiments *détruits*, *brûlés* ou *coulés*, tandis qu'il est défendu aux corsaires de détruire les bâtiments (2). Le § 108 des Règles de 1869 permet aux croiseurs de brûler ou de couler le navire capturé, après en avoir fait sortir les personnes qui se trouvent à bord, et autant que possible retiré la cargaison en tout ou en partie, dans les cas suivants : 1° lorsque par la lutte le bâtiment capturé a reçu des avaries telles qu'il est difficile de le tenir à flot par le gros temps ; 2° lorsque ce bâtiment marche tellement mal qu'il risque d'être pris par l'ennemi ; 3° lorsque le croiseur ou celui qui conduit la prise, voyant un ennemi plus fort, est forcé de renoncer au combat ; 4° lorsque le capteur, pour sa propre sécurité, ne peut pas se passer d'une partie de son équipage pour conduire la prise ; 5° lorsque la prise a trop peu de valeur pour qu'on l'amarine, ou lorsque les ports où l'on pourrait la conduire sont trop éloignés. D'après le § 108, on admet encore d'autres cas de destruction de la prise : le tribunal de prises ne

(1) Martens, R. 2, IV, p. 337.
(2) Bulmerincq, *Le Droit des prises marit.*, R. D. I., 1878, p. 621, d'après un travail de M. Korkunoff.

peut décider si la destruction était justifiée ou non, que d'après le rapport, c'est-à-dire qu'en vertu de l'interrogatoire de ceux qui ont coopéré à la destruction ou étaient présents lorsque le navire a été brûlé ou coulé (1).

274. — Il s'en faut que les publicistes aient tous envisagé du même œil la destruction de la prise.

Valin, dont MM. Pistoye et Duverdy s'approprient la doctrine, en pensant que ce que Valin disait sous l'empire de l'ordonnance de 1681, on doit le dire aujourd'hui sous l'empire de l'arrêté de prairial, s'exprime ainsi : « Une prise embarrasse quelquefois de manière qu'il y aurait de l'imprudence à s'en charger avec les prisonniers, pour la conduire ou l'envoyer en lieu de sûreté. Il est aussi des cas où il convient mieux de relâcher la prise, moyennant composition, pour ne pas interrompre la course. Les cas de la première espèce sont, par exemple, lorsque la prise est si délabrée par le combat ou par les coups de mer qu'elle a essuyés, qu'elle fait assez d'eau pour faire craindre qu'elle ne coule bas ; lorsque le navire pris marche si mal qu'il expose l'armateur corsaire à la reprise ; ou lorsque le corsaire, ayant aperçu des vaisseaux de guerre ennemis, se trouve obligé de prendre la fuite, et que sa prise le retarde trop ou fait craindre une révolte. Les cas de la seconde espèce sont, outre le péril de la reprise par l'éloignement du corsaire de tout port du royaume, lorsque la prise est de peu de valeur ou trop peu considérable pour mériter d'être convoyée ou envoyée dans un lieu de sûreté, surtout s'il fallait, pour l'envoyer, affaiblir l'équipage du corsaire au point de ne pouvoir plus continuer la course avec succès, et cela arriverait nécessairement, si le corsaire avait déjà fait d'autres prises qu'il eût envoyées. » Dans tous ces cas et autres semblables, conclut Valin, « il est permis aux preneurs par l'article 19 de notre ordonnance ou d'enlever les marchandises de la prise en tout ou en partie, en relâchant le navire, ou mieux en y mettant le feu, ou en le coulant à fond, suivant l'ordonnance du 2 décembre 1693, après en avoir retiré tous les prisonniers (car la défense de couler à fond portée par l'article 18, n'est que pour le cas où cela se ferait en vue de céler la

(1) Bulmerincq, *op. cit.*, R. D. I., 1879, p. 632. Cf. Calvo, *op. cit.*, IV, § 881, p. 264.

prise), ou de rançonner le navire et sa cargaison par composition avec le capitaine et l'équipage du navire pris (1).»

275. — M. Bluntschli n'admet la destruction de la prise qu'en cas de nécessité absolue. Après avoir rappelé qu'en règle les navires ennemis capturés doivent être amenés dans un des ports du capteur et là être soumis au jugement de la juridiction des prises, il ajoute que le blocus des ports du capteur ne saurait affranchir de l'observation de cette règle (2). M. Gessner déclare qu'en thèse générale il est défendu au capteur de saborder ou d'incendier les prises qu'il a faites en pleine mer.« Ce n'est que dans des circonstances de force majeure, par exemple quand le capteur est menacé de poursuites par l'ennemi, n'a pas le moyen de fournir un équipage de prise, remplit une mission pressée ou veut cacher sa marche au croiseur belligérant, qu'il peut sous sa propre responsabilité détruire sa prise (3). » M. Wollheim da Fonseca, remontant aux principes dans sa discussion sur la conduite du *Desaix* à l'égard du *Ludwig*, expose que le droit maritime permet un acte aussi horrible dans son inhumanité que l'anéantissement d'un navire de commerce désarmé, par conséquent n'opposant aucune résistance, uniquement dans quelques cas exceptionnels et exactement déterminés. Ces cas d'absolue nécessité sont : 1° lorsqu'un navire n'obéit pas au coup de semonce et continue sa route, ou se met en mesure de résister ; 2° lorsque la conduite de la prise dans un port ami ou au milieu de l'escadre du capteur est impossible à celui-ci, ou le mettrait dans un extrême danger ; 3° lorsque le vaisseau de guerre capteur n'a pas les moyens de conduire sa prise en lieu de sûreté ; 4° lorsque le capteur a des raisons fondées de craindre la reprise du bâtiment capturé par des forces ennemies supérieures. Le ministre de la marine de France, ajoute M. Wollheim da Fonseca, rappela ces règles admises généralement et bien connues de toutes les nations maritimes, aux commandants des vaisseaux de guerre français (4). Pour M. Bulmerincq, il n'est pas

(1) Valin, *Traité des prises*, I, p. 132-33 : *Id.*, *Comm.*, II, p. 281-82 ; Cf. Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, I, p. 272.

(2) Bluntschli, *Mod. Volk.*, 1878, sous l'art. 672, p. 379-80.

(3) Gessner, *op. cit.*, p. 348.

(4) Wollheim da Fonseca, *Der deutsche Seehandel*, p. 112-13. Nous

douteux que la destruction de la prise ne paraisse justifiée dans les cas mentionnés par les Règles russes de 1869 ; mais il pense « qu'il vaut mieux les préciser et alors n'en point admettre d'autres, plutôt que de donner plein pouvoir au croiseur d'opérer la destruction d'après son propre avis (1).»

276. — Parmi les auteurs anglais ou américains, M. Mountague Bernard, l'éminent historien de la neutralité de la Grande-Bretagne pendant la guerre civile américaine, reconnaît que le système adopté, en présence du blocus de leurs ports, par les croiseurs confédérés, est assurément une manière destructive de faire la guerre ; c'est une aggravation des ravages et des désastres inséparables des hostilités dirigées contre la propriété privée. Mais un tel système n'est prohibé par aucune loi ni par aucun usage international. Une sentence formelle de condamnation est inutile, quand il s'agit d'une propriété sans contredit ennemie. Il pouvait se présenter, il est vrai, des cas où toute la cargaison ou une partie était propriété neutre, ou du moins munie de papiers neutres : dans de tels cas, et ils étaient nombreux, les croiseurs confédérés, s'ils étaient convaincus de la sincérité des réclamations élevées au nom de neutres, avaient l'habitude de relâcher le navire sur un billet de rançon ; s'ils croyaient à une fraude, ils détruisaient tant le navire que sa cargaison. Il n'y a pas de raison, ajoute M. Mountague Bernard, de soupçonner ces officiers, dont tous, je le crois, avaient servi dans la marine des États-Unis, d'aucun méfait intentionnel. « But is obvious, conclut l'historien (et c'est la morale du récit et le point central de la question), that a mock adjudication by a naval officer in his own cabin, on a hasty examination of papers, without opportunity for the claimants to be heard or produce evidence, could never be accepted by neutrals as satisfactory ; and that a belligerent Government sanctioning such proceedings and hesitating to make full compensation to claimants who could make out a fair *prima facie* case, would expose itself to something more than remonstrance (2). »

avons examiné ailleurs les reproches qu'il adresse au *Desaix* (V. *sup.* p. 148, note 2).

(1) Bulmerincq, *l. c.*

(2) Mountague Bernard, *An historical Account of the neutrality of Great Britain during the American civil war*, Londres, 1870, p. 419-20.

277. — Sir Travers Twiss adopte la solution de Sir W. Scott, que suivit, avons-nous vu (n° 270) le Dr Lushington, pendant la guerre de Crimée, et il la justifie de la manière suivante. Le capteur est tenu envers son gouvernement d'amener la prise dans un port de son pays pour y être jugée : de son côté, tout gouvernement est tenu par le droit des gens d'imposer à ses capteurs une telle obligation. Mais cette obligation n'existe que par rapport aux vaisseaux naviguant sous pavillon neutre, l'objet du jugement de la Cour de prises étant de décider si la propriété capturée appartient à un neutre ou à un ennemi, et de la restituer si elle appartient à un neutre. De plus, l'ennemi n'a pas la capacité d'ester en justice devant une Cour de prises, et ne peut réclamer comme un droit la conduite de sa propriété capturée dans un port du belligérant, pour qu'elle y soit jugée. La capture de la propriété ennemie dépouille le propriétaire *jure belli*. De là, le droit pour le capteur de détruire la prise ; et il sera justifié à l'égard de son gouvernement, s'il n'a pu l'amariner. Comme exemple d'une pareille impossibilité, on peut citer le cas ou un capteur a reçu une mission qui ne lui permet pas de se dégarnir pour amariner sa prise : dans ce cas et dans tous ceux où il est impossible d'amariner une prise, la destruction de cette prise est un devoir. Mais le capteur ne se trouve pas en présence d'un tel devoir, s'il est douteux qu'il ait affaire à une propriété ennemie : il doit alors relâcher la prise. A l'égard du propriétaire neutre, l'acte de destruction ne saurait se justifier par la nécessité qui justifie le capteur au regard de son propre État. En une semblable occurrence, ce n'est qu'une pleine indemnité qui peut justifier l'acte de destruction quant au neutre (1).

278. — Un des auteurs anglais les plus récents, M. Hall, présente, au sujet de la destruction des prises, une réflexion très-judicieuse, qui mérite d'être méditée : nous la donnons dans l'original pour ne rien lui ôter de sa saveur. « Self-interest has hitherto generally combined with tenderness towards neutrals to make belligerents unwilling to destroy valuable property ; but the growing indisposition of neutrals to admit prizes within the shelter of their waters, together

(1) Twiss, *op. cit.*, § 167, p. 331-32. — Wildman, *op. cit.*, II, p. 176, reproduit la doctrine des Cours de prises anglaises.

with the wide range of modern commerce, may alter the balance of self-interest, and may induce belligerents to exercise their rights to the full. » M. Hall n'hésite pas, d'ailleurs, à admettre la légitimité de la destruction de la prise ; quant à la convenance d'un tel procédé, il est touché de la force des considérations sur lesquelles se fondaient les instructions du gouvernement américain en 1812. Quelques publicistes, dit-il, semblent envisager la destruction des navires ennemis capturés comme un usage exceptionnel et violent des droits extrêmes de la guerre. Il est assez difficile de voir ce qu'a de révoltant la destruction d'une propriété qui ne doit plus revenir à son propriétaire primitif. Le droit de propriété a passé aux mains du capteur, et si celui-ci aime mieux détruire que garder une chose qui lui appartient désormais, ceux qui n'ont plus aucun intérêt dans les objets détruits ne sont pas fondés à se plaindre de sa manière d'agir. Mais, quant à la destruction de navires neutres ou de propriétés neutres à bord de bâtiments ennemis, la question serait toute différente (1).

279. — Malgré l'autorité de son illustre compatriote, Kent, aux yeux duquel « dans certaines circonstances où la propriété capturée à la haute mer ne peut être conduite dans un port, le capteur peut ou la détruire ou rançonner le propriétaire », M. Woolsey, après avoir constaté la pratique des Américains, celle des Français, qui, sous l'empire des Décrets de Berlin et de Milan, brûlèrent un certain nombre de vaisseaux américains *neutres*, ayant à bord des marchandises d'origine anglaise, et la pratique consacrée par les décisions des Cours britanniques, qualifie tout le système de pratique barbare qui doit disparaître de l'histoire des nations (The whole practice is a barbarous one and ought to disapear from the history of nations.). Il remarque que même la Déclaration de 1856 ne sauvera pas la propriété neutre à bord de vaisseaux ennemis, bien que cette propriété ne soit pas sujette à capture : c'est ce qu'a décidé le Conseil d'État français, et ce qu'admet M. Calvo (2).

280. — M. Calvo, après un exposé complet, ou peut s'en

(1) Hall, *op. cit.*, § 150, p. 390, texte et note 1.
(2) Woolsey, *Introd. to the study of int. law*, 5e éd., 1879, § 148, p. 50-52.

faut, de la pratique et des règlements des principales puissances maritimes, s'attache à prouver que la décision du Conseil d'État français, qui a refusé une indemnité aux neutres propriétaires de marchandises à bord de vaisseaux ennemis détruits, est conforme à la Déclaration de Paris : l'art. 3 a déclaré la propriété neutre sous pavillon ennemi, non pas absolument inviolable, mais insaisissable, l'a soustraite au droit de conquête, mais n'a pas voulu ni pu aller plus loin. « S'il était admis, dit-il, que le neutre dût être indemnisé de sa marchandise détruite avec le navire ennemi, l'acte de couler ou d'incendier une prise devrait être interdit toutes les fois qu'il se trouve à bord un chargement neutre ; car, dans bien des cas, l'obligation de payer la valeur de la marchandise imposerait au capteur des charges que ne compenserait pas la destruction du navire ennemi. » Il fait remarquer que, dans la guerre continentale, les sujets neutres dont la propriété est atteinte par les faits de guerre, ne reçoivent point d'indemnité. Le seul point qui puisse faire difficulté, conclut M. Calvo, qui demande même, à son avis, une réforme de la loi internationale, c'est l'appréciation des circonstances et des nécessités de la guerre qui motiveront la destruction de la prise. « Il faut que la force majeure ou la nécessité à laquelle le capteur a dû obéir, soit constatée par des preuves au-dessus de tout doute et de toute critique sérieuse, par des preuves de nature à justifier pleinement sa conduite ; il faut, en un mot, qu'il soit démontré qu'il n'a pu agir autrement qu'il ne l'a fait (1). »

281. — D'après ce relevé des opinions des publicistes et de la pratique des principales puissances maritimes, on voit que, somme toute, la destruction de la prise est envisagée comme une mesure d'exception, et qui, même à titre exceptionnel, ne peut s'appliquer aux navires neutres, mais aux seuls navires constamment ennemis. Il ne saurait être question, à nos yeux, de l'ériger en système, sous quelque prétexte que ce soit, pas même sous le prétexte que les ports du capteur sont bloqués : dans ce cas, il y aurait peut-être lieu pour l'État dont tous les ports ou presque tous se trouveraient bloqués par l'ennemi, de solliciter l'admission de

(1) Calvo, *Droit int.*, IV, p. 264-71, § 2802-18.

BIBLIOTHECA BODLEIANA

ses prises dans les ports neutres ; les États neutres ne pourraient, ce nous semble, manquer de l'accorder, en prenant des mesures pour que cette admission fût répartie entre les ports de chacun d'eux : ainsi, le territoire maritime d'aucun ne deviendrait le quartier général des capteurs belligérants. Les États neutres seraient intéressés à ne pas dénier l'asile aux prises, car ils auraient à souffrir infailliblement de la substitution de la justice rendue sur le pont du navire amiral à la justice administrée par les Cours de prises. On pourrait, vu la force même des choses, admettre que les tribunaux de prises de l'État dont les ports sont bloqués jugeraient les prises remisées dans les ports neutres sur les pièces qui leur parviendraient par la voie de terre ; s'il s'agissait d'une île, comme l'Angleterre, ou d'un pays qui, comme les États-Unis, ne communique que par mer avec le reste du monde civilisé, il faudrait constituer, par un accord général de toutes les puissances, des tribunaux de prises sur le territoire neutre : cette dérogation au droit commun se justifierait, vu les circonstances. En un mot, il faudrait recourir à tous les expédients plutôt que de laisser se renouveler les scènes de destruction dont l'Europe a été le témoin dans la guerre de la Sécession.

Mais, dira-t-on, qu'importe à l'ennemi dont la propriété est perdue pour lui, que le capteur la détruise ou la conserve pour son profit personnel ? Nous répondrons que l'anéantissement de vaisseaux et de cargaisons sur une vaste échelle serait, au point de vue économique, un fait déplorable, dont le monde civilisé subirait le contre-coup, et qui ferait reculer l'humanité aux plus mauvais jours de son histoire, avec la circonstance aggravante que les ruines accumulées par ce système de destruction dépasseraient aujourd'hui tout ce que les temps anciens peuvent offrir, étant donnés le développement du commerce international et la puissance et la rapidité dont sont désormais doués les vaisseaux de guerre ou les corsaires. De plus, on oublie trop aisément que si une pratique aussi ancienne qu'universelle a posé le principe que toute prise doit être jugée, ce n'est pas vraisemblablement sans raison : il n'est pas toujours facile de discerner la propriété ennemie de la propriété neutre ; la sagacité des Cours de prises n'est pas de trop pour cela : et, rebroussant de

plusieurs siècles en arrière, on voudrait confier le soin de résoudre cette question si complexe du *caractère ennemi* au premier capteur venu, comme si l'intervention des tribunaux de prises n'était qu'une vaine formalité destinée à confirmer purement et simplement le droit du capteur et à lui adjuger la prise !

Mais, sans la supposer érigée en système, si on l'admettait d'une manière subsidiaire, mais assez large, sans la circonscrire dans d'étroites limites nettement déterminées, la destruction des prises constituerait une aggravation redoutable des droits de la guerre à l'encontre de l'ennemi et un péril pour les neutres.

Une aggravation des droits de la guerre à l'encontre de l'ennemi. Et, en effet, quoi qu'on en dise, l'ennemi a un intérêt assez grand pour être palpable, à ce que la prise soit expédiée dans un port du capteur afin d'y être jugée. Il y aurait un intérêt capital, si des tribunaux internationaux de prises étaient constitués, qui annuleraient la prise, même constamment ennemie, faite au mépris de règles universellement admises, ou même si, en maintenant les tribunaux nationaux, on rétablissait les choses dans leur ordre normal en faisant du capteur le demandeur et du capturé le défendeur. Dans l'organisation actuelle des tribunaux de prises et avec la marche actuelle de la preuve, on ne peut nier qu'il n'y ait intérêt à être jugé par un tribunal de prises, à moins de prétendre que la justice de ce tribunal n'est pas quelque peu supérieure à celle que le croiseur peut rendre à bord de son navire. Mais même en admettant qu'il en soit ainsi — car il faut bien reconnaître que les irrégularités commises par le capteur et constatées par le tribunal de prises auront surtout pour effet d'entraîner l'adjudication de la prise au profit de l'État, au lieu du capteur, — le capturé a un intérêt considérable à être envoyé dans un port de l'État du capteur, car, pendant le voyage il a la chance d'une recousse ou reprise opérée par un croiseur de son pays ou même — on en a vu des exemples — par son propre équipage : il y a là un espoir que le capturé ne perd jamais et qui aujourd'hui est plus fondé qu'autrefois, les allures des croiseurs étant bien plus rapides. Voilà un premier intérêt sérieux. Le belligérant a un autre intérêt, plus positif encore :

il est préférable pour lui de voir ses navires vendus publiquement au profit de son adversaire, que de les voir ensevelis au fond des mers : la guerre terminée, ses navires pourront revenir entre les mains de leurs armateurs primitifs ; s'ils n'y reviennent pas, ils constitueront néanmoins un stock dont l'existence tendra plutôt à faire baisser le prix des navires, et permettra de réparer plus facilement les brèches de la marine marchande nationale.

Un péril pour les neutres. On ne détruira pas les navires neutres saisis pour violation des devoirs de la neutralité, ou si on les détruit, la valeur en sera payée aux propriétaires ; c'est déjà beaucoup. Mais les choses ne se passeront pas aussi simplement qu'on a l'air de le supposer : il faut raisonner moins sur l'hypothèse de navires ennemis chargés exclusivement de marchandises ennemies ou de navires neutres ayant à bord de la contrebande de guerre ou s'étant immiscés d'une manière quelconque dans les hostilités, que sur l'hypothèse des navires ennemis chargés à la fois de marchandises neutres et de marchandises ennemies : dans cette hypothèse, accordera-t-on une indemnité aux neutres ? Les auteurs anglais et les décisions des tribunaux anglais semblent bien l'admettre ; il paraît bien que le capitaine Semmes rançonnait, au lieu de les détruire, les vaisseaux fédéraux ayant à bord des cargaisons neutres. Les Instructions du ministre de la marine de France faisaient clairement entendre qu'une indemnité serait payée aux neutres dont les cargaisons à bord de vaisseaux ennemis auraient été détruites ; par conséquent, elles donnaient à penser aux commandants de croiseurs que, si la propriété neutre avait une valeur considérable, il était plus avantageux à l'État de laisser aller le vaisseau ennemi que de le couler à fond. Le Conseil d'État français et M. Calvo estiment qu'aucune indemnité n'est due aux neutres ; il est vrai que cette haute juridiction et cet éminent publiciste n'admettent le droit de détruire la prise qu'à titre tout à fait exceptionnel. Il n'en demeure pas moins que la destruction de la prise ennemie constitue pour les neutres un péril, d'autant plus grand qu'on autorisera la destruction dans un nombre de cas moins strictement limité.

282. — Il ne saurait donc être question que de reconnaître

au capteur le droit de détruire la prise ennemie en cas de nécessité bien justifiée, et quand il ne pourra faire autrement. Ces cas existent-ils? et tous ceux qu'on a proposés ne sont-ils pas, ou d'une nécessité douteuse, ou d'une élasticité telle qu'il faut les rejeter ? Il nous faut des cas à la fois précis, non susceptibles d'être étendus à volonté, et présentant le caractère d'une nécessité saisissante et incontestable. Si de tels cas n'existaient pas, le droit de détruire la prise s'évanouirait ou se restreindrait à des cas autres que ceux qu'on prévoit d'ordinaire.

283. — Quels sont les cas proposés? Valin énumérait un certain nombre de cas dans lesquels il jugeait permis au capteur, ou de relâcher la prise en enlevant les marchandises du navire en tout ou en partie, ou mieux de la couler ou de la brûler après en avoir aussi enlevé les marchandises, ou enfin de rançonner le navire et sa cargaison. Comme cas où la rançon de la prise lui paraissait plus naturellement indiquée, il mentionnait le cas où l'éloignement du corsaire d'un port de son pays rend sérieux le péril de la reprise, celui où la prise est de peu de valeur ou ne vaut pas la peine d'être amarinée, surtout s'il faut, pour envoyer la prise, affaiblir par trop l'équipage du capteur, ce qui arrivera infailliblement si le capteur a déjà fait d'autres prises qu'il a amarinées.

284. — Les auteurs modernes ont, sans recommander la rançon, autorisé la destruction dans ces cas, ont repris les autres cas que signalait Valin, les ont dédoublés en quelque sorte, et voici ce à quoi ils sont arrivés. On permet la destruction de la prise dans le cas où :

1° Le navire capturé est si délabré qu'il est difficile de le tenir à flot. Il nous semble que dans ce cas il n'est point nécessaire de lui donner le coup de grâce : le capteur prendra à bord l'équipage du navire capturé et tout ce qu'il pourra de la cargaison, et abandonnera lenavire lui-même à sa destinée : si l'adversaire a du temps à perdre à recueillir cette épave, il le fera, et le commerce ennemi n'en sera guère fortifié.

2° Le navire pris marche si mal qu'il expose le capteur à la reprise. Ou ce cas rentre dans le premier, et alors nous répéterons à son sujet ce que nous venons de dire ; ou c'est

un cas nettement distinct : le navire est en bon état, mais la vitesse en est bien inférieure à celle du capteur. En ce cas, la prise devra, ce nous semble, être amarinée, si c'est possible, et le capteur poursuivra sa croisière. Si on admettait qu'en pareil cas la destruction fût licite, les croiseurs seraient toujours excusables de détruire un navire à voiles.

3° La prise a trop peu de valeur pour être amarinée. Alors, pourquoi la détruire? Un acte de ce genre affaiblira-t-il beaucoup le commerce de l'ennemi? Partant, est-il bien nécessaire? La prise qui ne vaut pas la peine d'être amarinée, ne vaut pas non plus la peine d'être détruite.

4° Le navire capturé est trop éloigné de tout port du capteur. Outre la latitude qui serait laissée au capteur pour apprécier cet éloignement excessif, toutes les prises faites dans les croisières lointaines par les vaisseaux de guerre des pays qui ont peu de colonies, seraient vouées à la destruction ; et quant aux pays qui ont beaucoup de colonies, les cas de destruction se présenteraient encore trop fréquemment. En un mot, le cas proposé serait d'une trop large application, et laisserait trop de place à l'arbitraire du capteur.

5° Le capteur ne peut pas mettre sur le navire capturé un équipage de prises sans compromettre, soit sa propre sécurité (parce qu'il a déjà à bord un grand nombre de prisonniers, ou parce qu'il a déjà détaché une grande partie de son équipage et qu'il lui en reste juste ce qu'il faut pour la manœuvre et pour le combat), soit le succès de sa croisière ou de la mission spéciale dont il a été chargé. Dans cette série de cas qui comprend un assez grand nombre d'espèces, ou le capteur a déjà assez bien mérité de la patrie pour aller tout droit dans un port de son pays décharger ses prisonniers ou renforcer son équipage, ou il devait prendre ses précautions en vue des éventualités qui pouvaient surgir et savoir combien il comptait amariner de prises, ou bien encore il a mieux à faire que de détruire un navire ennemi.

6° Le croiseur remplit une mission très-pressée. Si le croiseur est réellement très-pressé, il n'aura pas le temps de visiter les vaisseaux qui se présenteront à lui ; s'il a eu le temps d'accomplir les cérémonies assez longues de la visite, il aura bien celui d'amariner la prise.

7° Le capteur veut cacher sa marche aux croiseurs ennemis. Dans ce cas, il devra diriger la prise sur un port dans la direction duquel il est probable que l'ennemi ne sera pas rencontré. D'ailleurs, ce cas est trop élastique.

8° Le capteur voit arriver vers lui des forces ennemies supérieures et se trouve obligé de prendre la fuite. En ce cas, il se sauvera avec les prisonniers et ce qu'il pourra emporter de la cargaison, et laissera la prise tomber entre les mains de l'ennemi : cependant s'il était un cas où l'on dût admettre la destruction de la prise, ce serait bien celui-ci, car la prise va être infailliblement reprise par l'ennemi. Mais même en ce cas, nous ne l'admettrons pas : le premier capteur a enlevé de la prise ce qu'il a pu ou voulu ; le repreneur n'aura que le reste.

285.—En examinant d'un peu près les cas proposés, il nous paraît donc qu'en aucun d'eux la destruction de la prise ne se justifie pleinement : au premier et au dernier cas, nous admettrions un abandon de la prise, en en retenant l'équipage ; dans tous les autres cas, la prise serait relâchée avec un nombre suffisant d'hommes pour la manœuvre. Cette manière de voir n'aboutit pas à l'anéantissement du droit de capture et n'aura pas pour résultat d'empêcher l'affaiblissement des forces de l'ennemi, car il est entendu que le droit de détruire ne peut être exercé qu'à titre tout à fait exceptionnel. Mais nous ferons la part des droits de la guerre : les prises pourront être détruites, si les opérations militaires l'exigent : on pourra les couler à fond, pour barrer l'entrée d'un fleuve ou d'un port ; on pourra jeter à la mer la propriété ennemie qui consisterait en contrebande, si on ne peut s'en charger. En un mot, on détruira, comme on détruit dans la guerre continentale : toutes les fois que des nécessités d'un caractère essentiellement militaire l'exigeront ; hors de là, sur terre, on respectera la propriété privée ennemie, sur mer on la traitera comme la guerre maritime, telle qu'on la comprend aujourd'hui, autorise à le faire, mais en s'en tenant au principe que toute prise doit être jugée : on ne détruira pas pour détruire.

286. — H). *Reprises.* — Enfin, après la capture, peut survenir un événement fort important : le capteur peut voir sa proie passer aux mains de l'ennemi. Il s'agit de la *re-*

prise ou *recousse*. Le mot reprise indique clairement le fait auquel nous faisons allusion : le navire *pris* est *repris* par l'ennemi du capteur. Le navire pris ou saisi et ainsi repris peut être un navire neutre, ou un navire de la même nation que celui qui opère la reprise, et qu'on appelle *recapteur* ou *repreneur*. De là, deux théories bien distinctes : celle des reprises neutres, et celle des reprises nationales. Nous occupant uniquement du sort de la propriété privée ennemie, nous laisserons absolument de côté la première théorie, pour exposer brièvement, dans ses traits essentiels, la théorie des reprises nationales.

287. — Un bâtiment de commerce est pris par un vaisseau de guerre ennemi, puis repris par un vaisseau de guerre de sa nation. Quels sont les effets de la reprise? Le navire et sa cargaison retournent-ils au compatriote du recapteur, c'est-à-dire à leur propriétaire primitif, ou passent-ils au recapteur? Il semble que la question ne souffre aucune difficulté : le capteur, jusqu'au jugement qui ordonne la confiscation de la prise, n'a sur elle aucun droit de propriété ; le recapteur ne saurait en avoir plus que celui auquel il a arraché la prise; le propriétaire dépossédé, dont le droit a pu être paralysé, mais n'a point été éteint, rentrera en possession de son navire et de sa cargaison : un acte de violence lui en avait enlevé la possession, un acte de violence la lui fait recouvrer. Il ne pourrait en être autrement, que si le fait même de la capture transférait au capteur la propriété du navire et de la cargaison capturés, car alors, ce que la capture aurait fait acquérir au capteur, la reprise le transmettrait au recapteur: les droits du propriétaire primitif, après avoir reposé un instant sur la tête du capteur, passeraient sur celle du recapteur: la solution pourrait être dure ; elle serait logique. Du jour où l'on a reconnu le principe que les droits du propriétaire dont le navire et la cargaison ont été capturés ne sont pas éteints avant la sentence qui prononce la validité de la prise, de ce jour, la question des effets de la reprise a été tranchée en faveur du propriétaire momentanément dépossédé.

288. — Mais publicistes et puissances maritimes ont à l'envi méconnu cette solution si humaine et si rationnelle ; les uns n'ont pas su se soustraire à l'influence des traditions

romaines plus ou moins sainement interprétées ; les autres ont cédé à des considérations d'ordre politique.

Le plus ancien monument historique sur la question des reprises est le *Consulat de la Mer*, dont nous avons enregistré les dispositions (n° 13) : la prise a-t-elle été conduite en lieu de sûreté, *intra præsidia*, elle appartient au recapteur ; au cas contraire, elle revient au propriétairé dépossédé, qui devra payer au recapteur une récompense fixée par arbitrage.

On comprend qu'une compilation dont les éléments ont été élaborés à une époque antérieure à la constitution des tribunaux de prises, et qui a été composée à une époque où ces tribunaux étaient à peine constitués dans quelques pays, ait pu admettre que la conduite de la prise *intra præsidia*, ayant en levé à son propriétaire à peu près tout espoir de la recouvrer, équivalait à une perte irrévocable de son droit.

Mais on est allé plus loin encore, à l'époque où c'était un principe universellement admis que le sort de la prise est incertain jusqu'au jugement de l'autorité chargée de statuer sur sa validité : on a pensé qu'un délai très-court écoulé depuis la capture, vingt-quatre heures par exemple, suffisait pour conférer au capteur la propriété du navire et de la cargaison ennemis, et qu'ainsi la reprise opérée après le délai fatal transmettait au recapteur cette propriété définitivement perdue pour son compatriote.

289. — La France paraît être entrée la première dans cette voie, dans laquelle elle a eu des imitateurs. L'art. 61 de l'ord. de 1584 dispose que le navire pris par les ennemis et repris après être resté vingt-quatre heures entre leurs mains, sera de bonne prise au profit du recapteur ; si la reprise est faite avant les vingt-quatre heures, il sera restitué avec tout ce qui était dedans, sauf une récompense du tiers pour le navire de guerre qui l'aura recous (1). Cet article prévoyait une recousse opérée par un navire de guerre « ou un autre de nos subjectz », et ne parlait de la récompense du tiers qu'au profit du navire de guerre : il va de soi que le corsaire

(1) Pardessus, *Collect. des lois marit.*, IV, p. 312 : Pardessus fait remarquer que cet art. reproduit l'art. 5 de l'ord. 1555, « lequel n'avait point adopté la règle peut-être plus humaine qu'on lit dans le ch. 245 [290] du *Consulat de la Mer.* »

auquel était adjugée la totalité de la prise recousse avant les vingt-quatre heures, avait droit aux deux tiers de la prise recousse après ce délai. Cleirac nous apprend que, si Richelieu, pendant la guerre et le siége de La Rochelle, suivit cet article à la lettre, les Parlements de Bordeaux et de Rouen réprouvaient « cette prescription de vingt-quatre heures, et ont *toujours* jugé le contraire concernant les navires et marchandises appartenant aux François, recous par des François, qu'ils n'estiment pas devoir être sujets au droit de guerre ; ains estanzt retirez des mains et du pouvoir des ennemis, pirates ou rebelles, doivent être rendus fidèlement à ceux auxquels elles appartiennent, en payant toutefois les frais de la recousse (1). »

L'ordonnance de 1681 (art. 8 du titre *des Prises*) renouvela la disposition de l'art. 61 : la résistance des Parlements de Rouen et de Bordeaux, dit Valin, rendait ce renouvellement d'autant plus nécessaire. Seulement, l'ordonnance de 1681 ne s'expliquait pas au sujet des vaisseaux du roi auteurs de la reprise, et sans s'occuper de savoir si c'était un corsaire ou un vaisseau de guerre qui avait repris le navire français, attribuait ce navire au repreneur, s'il était demeuré aux mains de l'ennemi pendant vingt-quatre heures et dans le cas contraire, en ordonnait la restitution, « à la réserve du tiers qui sera donné au *navire* qui aura fait la recousse. » La disposition de l'ordonnance de 1681 fut appliquée aux corsaires et interprétée en ce sens que quand la prise avait été faite par les vaisseaux du roi, c'était le roi qui bénéficiait de la totalité ou du tiers du navire recous. Mais, dès la promulgation même de l'ordonnance, « le Roi a toujours été dans l'usage, dit Valin, de faire la remise du profit de la recousse faite par ses vaisseaux, que le navire pris fût resté plus de vingt-quatre heures ou non en la possession de l'ennemi ; Sa Majesté ne croyant pas devoir profiter du malheur de ses sujets (2). » Malgré cet usage constant, le principe n'en subsistait pas moins : le roi avait, quant aux

(1) Cleirac, *Us et Coutumes de la Mer*, Bordeaux, 1647, 3e part., *De la Juridiction de la marine*, p. 647-48. Cleirac cite plusieurs arrêts du Parlement de Bordeaux.

(2) Valin, *apud* Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, II, p. 107-08. Valin cite quelques exemples, notamment un exemple *mémorable* du 7 juin 1690

reprises faites par ses vaisseaux, les mêmes droits que les corsaires, quant aux reprises faites par eux.

290. — Le principe fut affirmé par l'ordonnance du 15 juin 1779, concernant les reprises faites par les vaisseaux et autres bâtiments de l'État. Confirmant les règlements sur la recousse suivant leur forme et teneur, cette ordonnance porte : « En ce qui concerne les vaisseaux, frégates et autres bâtiments de S. M., le tiers sera adjugé à son profit, pour droit de recousse, si elle est faite dans les vingt-quatre heures ; et après le dit délai, la reprise sera adjugée en totalité à S. M., comme par le passé, sans que les états-majors des dits vaisseaux et frégates puissent y rien prétendre, se réservant S. M. d'accorder une gratification proportionnée à la valeur du bâtiment repris et de sa cargaison, d'après les connoissements et factures, comme aussi de donner aux états-majors des vaisseaux qui auront fait les reprises et qui auraient eu occasion de se distinguer par des actions de valeur, telles grâces ou récompenses que S. M. avisera bon être, suivant les circonstances (1).»

Louis XVI ne rappelait le principe que pour écarter les prétentions des états-majors de ses bâtiments. Il ne pouvait se montrer moins généreux que ses devanciers. Aussi Lebeau dit-il que, depuis cette ordonnance et pendant toute la guerre de 1778, le Roi a *toujours* fait remise des reprises aux propriétaires, à la charge de payer aux équipages repreneurs une gratification, qui était fixée au dixième du tiers de la valeur de la reprise ou recousse, si elle avait été faite avant les vingt-quatre heures, et du dixième de la totalité de la reprise, si elle avait été faite après ce délai, ensemble les frais de justice et d'administration, suivant la liquidation arrêtée par le procureur général des prises, qui avait été commis à cet effet. En un mot, à titre de gratification, les bâtiments du Roi auront le dixième de ce qu'auraient les corsaires en pareille circonstance. Telle fut, en fait, la règle suivie sous Louis XVI.

On peut citer deux arrêts du Conseil, en date du 29 juin 177, 9qui font remise aux propriétaires sous déduction des sommes et frais indiqués, l'un du navire l'*Intéressant*, de

(1) Lebeau, *Nouveau Code des Prises* (1400-1789), 2 vol. in-4, Paris, Impr. de la Rép., an VII-an VIII, II, p. 104-05.

Bordeaux, pris par un vaisseau anglais et repris par le vaisseau le *Neptune*, l'autre, du navire l'*Aquilon*, pris par un vaisseau anglais et repris par le vaisseau le *Vengeur* et la frégate la *Belle-Poule* (1). La lettre de M. de Sartines aux officiers de l'Amirauté concernant la remise des reprises faites par les vaisseaux de l'État, en date du 15 janvier 1780, ordonne de ne délivrer aucune reprise aux armateurs ou propriétaires, sous aucun prétexte, sans justification du paiement de la somme fixée pour droit de recousse ou gratification ; une soumission de payer cette somme n'autoriserait pas la délivrance de la reprise (2). L'instruction sur les formalités à observer relativement aux prises faites par les vaisseaux de l'État, en date du 30 septembre 1781, trace au contrôleur de la marine ses devoirs en ce qui touche les reprises, « S. M. ayant bien voulu permettre que les reprises faites par les officiers de la Marine royale soient remises aux armateurs et propriétaires après le jugement du Conseil des Prises »; cette instruction indique aussi la procédure à suivre « par les propriétaires et armateurs qui voudront obtenir la remise d'une reprise lorsque le jugement du Conseil des Prises aura été rendu (3). »

Si nous avons signalé tous ces documents, c'est uniquement pour établir ce fait notable : par l'effet d'une générosité royale, il est vrai, mais invariablement, le navire repris par un vaisseau de guerre était rendu à son propriétaire, sous déduction des frais et du dixième ou du trentième de la valeur, suivant les cas.

291. — Sous la République, intervint une loi spéciale, la loi du 12 vendémiaire an VI, dont l'article 3 disposait que tous navires pris par l'ennemi dans les rades et ports français, et repris par les troupes de la République dans le même port ou dans tout autre port français, avant d'avoir été conduits dans aucun port ennemi, seraient rendus aux armateurs ou propriétaires qui pourraient en faire constater la propriété ; aux termes de l'article 4, « si la propriété des effets ou navires repris ne peut être constatée, ils resteront ou seront mis à la disposition du gouvernement, pour en

(1) Lebeau, *ibid.*, II, p. 114-20.
(2) *Id.*, *ibid.*, II, p. 198.
(3) *Id.*, *ibid.*, II, p. 339-340 : art. 17. 18. 19 de l'instruction.

user comme d'objets appartenant à la nation (1). » A part cette loi spéciale, la législation antérieure resta en vigueur : elle fut appliquée, notamment, en faveur des corsaires français les *Bouches-du-Rhône* et *l'Éole*, par décisions du Conseil des Prises du 3 nivôse et du 23 pluviôse an IX. Dans ces deux espèces, il s'agissait de navires espagnols alliés, recous par des corsaires français ; le Conseil adjugea ces navires aux repreneurs, vu la conformité de la loi espagnole sur les reprises avec la loi française. Dans la seconde espèce, le gouvernement espagnol réclama, à titre de justice et d'amitié, les deux navires recous, l'*Inesperado* et le *Sant-Antonio y Animas* : le commissaire du gouvernement exposa dans ses conclusions que « si les navires réclamés eussent été recous par des vaisseaux de l'État, le gouvernement ferait sans doute le généreux sacrifice de son intérêt (2). » Survint enfin l'arrêté du 2 Prairial an XI dont l'article 54 érigea en règle de droit la pratique royale relative aux reprises faites par les bâtiments de l'État, telle qu'elle existait sous Louis XVI, et maintint l'antique règle de 1584 quant aux reprises faites par les corsaires. — Aujourd'hui que la course est abolie en France, la loi française est que toute reprise d'un navire français sera restituée aux propriétaires à la condition de payer les frais au trésor public et aux équipages repreneurs le trentième de la valeur de la reprise, si la recousse a eu lieu avant les vingt-quatre heures, le dixième si elle a été opérée après ce délai.

292. — La législation espagnole concorda presque de tous points avec la législation française au XVIIe et au XVIIIe siècle. L'ordonnance de 1621, prévoyant une reprise faite par les corsaires espagnols, leur alloue la totalité de la reprise, si l'ennemi l'a eue entre les mains vingt-quatre heures, et le tiers s'il l'a détenue un délai moindre. Quant aux reprises opérées par les bâtiments de guerre, la restitution complète et sans retenue en était prescrite par l'ordonnance de 1633, à moins que la prise n'eût été en la possession de l'ennemi pendant vingt-quatre heures (3). Sans doute, la

(1) Lebeau, *Nouveau Code des Prises* (1400 — an VIII) 4 vol. in-8, an VII, an IX, Paris, Impr. de la Rép., IV, p. 279.

(2) Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, II, p. 112-14.

(3) Martens, *Armat.*, ch. III, sect. II, § 60, p. 169; Phillimore, *Comm.*, III, § 414, p. 626.

générosité royale allait plus loin que les termes de l'ordonnance, puisque Cleirac nous apprend qu'« en Espagne les choses recousses sont fidèlement rendues aux propriétaires anciens, si les navires du Roi les ont reprinses *por la obligacion que tiene el Rey de defender y gardar sus subditos y la mar de corsarios y librarlos dellos por los derechos Reales que por esto lleva* (1). » L'ordonnance sur la course de 1718, art. 10, reproduisait la disposition de 1621 (2). La *Ordenanza de Corso* du 1er juillet 1779, art. 33 et 34, prescrivait la restitution des reprises nationales ou étrangères à leurs propriétaires, sauf le tiers de leur valeur à payer à titre de prime au recapteur, lorsqu'elles étaient faites avant l'expiration du délai de vingt-quatre heures à compter de la prise. Les *Ordenanzas de la Armada* de 1748 distinguent entre les reprises nationales et les reprises appartenant aux alliés : elles ordonnent la restitution de celles-ci à leurs propriétaires, sous déduction du tiers, si elles ont été recouvrées avant les vingt-quatre heures de la prise ; elles prescrivent la restitution de toute reprise nationale recousse avant d'avoir été conduite dans un port ennemi, contre le 1/5 de la valeur du vaisseau et de la cargaison, ou contre le 1/3, si le recapteur a livré combat (*Ordenanzas de la Armada* de 1748, art. 19. 20. 21, *tit.* V, *trait.* VI). Enfin, la *Ordenanza de Corso* du 20 juin 1801, encore en vigueur aujourd'hui, dispose que, si la reprise est recousse par un vaisseau de guerre, elle est toujours rendue à son propriétaire sans indemnité aucune, si elle est espagnole, et avec prime du 1/8, si elle appartient à un sujet d'une puissance alliée. La reprise est-elle faite par un corsaire ? on distingue entre la reprise alliée et la reprise nationale. La reprise alliée est traitée à peu près comme si elle avait été faite par un vaisseau de guerre : elle est rendue au propriétaire contre abandon du 1/6 de sa valeur. La reprise nationale est adjugée en totalité au corsaire recapteur, si la recousse a été opérée après les vingt-quatre heures de la prise ; s'il ne s'est pas écoulé vingt-quatre heures depuis la prise, le propriétaire du vaisseau recous en recouvrera la moitié, l'autre

(1) Cleirac, *op. cit.*, p. 468.
(2) D'Abreu, *Traité des prises*, part. II, ch. V, § 8, p. 57.

moitié restant au corsaire recapteur à titre de gratification (*Ordenanza de Corso* du 20 juin 1801, art. 38 et 39) (1).

293. — Pour le Portugal, au sujet duquel Martens disait ne pouvoir donner de renseignements suffisants (2), on peut affirmer que l'ancienne loi portugaise déclare de bonne prise au profit du recapteur le navire repris après être resté vingt-quatre heures en la possession de l'ennemi : l'ordonnance de 1704 aurait adopté cette règle, qu'on retrouve dans l'ordonnance du 7 décembre 1796, art. 9. Mais l'ordonnance de mai 1797 prescrivit la restitution du navire portugais recous moyennant le paiement du 1/8 de la valeur au vaisseau de guerre recapteur ou du 1/5 au corsaire auteur de la reprise (3).

294. — Seule de toutes les lois actuellement en vigueur, la loi prussienne a retenu les principes du *Consulat de la Mer*, que la reprise soit le fait d'un vaisseau de guerre ou d'un corsaire : le navire et la cargaison capturés sont perdus pour le propriétaire quand ils ont été conduits dans un port ennemi ou neutre : en cas de reprise avant cette *deductio*, restitution en sera faite, à charge de payer le 1/3 de la valeur au recapteur, si c'est un corsaire, et une récompense déterminée par les tribunaux maritimes, si c'est un vaisseau de guerre (4).

295. — L'ancienne règle danoise, telle qu'elle était formulée dans le code maritime de Christian V (1670-1696), attribuait au corsaire auteur d'une reprise la moitié du

(1) Negrin, *Tratado de Derecho int. marit.*, Madrid, 1873, tit. III, ch. IV, n° 331, p. 287-298 ; art. 38 et 39 de la *Ordenanza de Corso* du 20 juin 1801, App. n° 17, p. 445. Cf. Bulmerincq, *op. cit.*, R. D. I., 1878, p. 425-26. — M. Negrin, *op. cit.*, p. 288, note 2, relève que la *Ordenanza de Corso* du 1er mai 1794 décidait que, sans limitation de temps, les reprises alliées seraient rendues à leurs propriétaires sous déduction du 1/8 en faveur du vaisseau de guerre recapteur et du 1/6 en faveur du corsaire. Cf. *Id.*, *ibid.*, App. XXIII, p. 464, règlement du 26 novembre 1864, art. 12, et App. XLI, p. 552, le projet de loi sur les prises maritimes présenté aux Cortès par le Ministre de la marine, M. de Bérenger, en septembre 1872, art. 30.

(2) Martens, *op. cit.*, § 72, p. 203-04.

(3) Kaltenborn, *Seerecht*, II, § 151 ; Wheaton, *Élém.*, 5e éd., II, part. IV, ch. II, § 12, p. 38 ; Bulmerincq, *op. cit.*, R. D. I., 1878, p. 433-34 ; Calvo, *op. cit.*, IV, p. 402, § 3000.

(4) *Allgemeines Landrecht*, Part. I, tit. 9, § 203 ; 208-210 ; Gessner, *op. cit.*, p. 359 ; Calvo, *op. cit.*, IV, § 3003, p. 403.

navire recous avant l'expiration du délai de vingt-quatre heures, et la totalité du navire recous après ce délai (1). Le règlement du 28 mars 1810 sur l'armement en course déclare de bonne prise, jusqu'à concurrence du tiers de la valeur, le bâtiment danois ou allié qui, après avoir été pris par l'ennemi, aurait été repris sur lui, en ce sens qu'il est dû au recapteur, pour une pareille reprise, un tiers de la valeur du navire et du chargement repris, que la prise ait été au pouvoir de l'ennemi plus ou moins de vingt-quatre heures ; les deux autres tiers seront restitués au propriétaire (règlement du 28 mars 1810, art. XI, *e*) (2).

296. — Sans s'attacher à aucune distinction de temps, la Suède allouait, au XVIIe siècle, les deux tiers de la valeur du navire suédois repris sur l'ennemi au recapteur, et l'autre tiers au propriétaire. C'est ce que décidait l'ordonnance de la marine de 1667, rendue sous Charles XII, en déclarant expressément qu'il en serait ainsi sans avoir égard au temps pendant lequel le navire recous serait resté entre les mains de l'ennemi (3). Le règlement du 8 juillet 1788, art. 5, § 3, a diminué la quotité du droit de recousse en allouant la moitié du navire recous au recapteur, et l'autre moitié au propriétaire (4) : c'est couper la difficulté, non la résoudre.

296 *bis*.— Nous ne quitterons pas les bords de la Baltique sans mentionner la loi de la cité de Lubeck, qui, dans le silence des statuts maritimes de la Hanse de 1593, revisés en 1614, décidait que le navire recous par un vaisseau armé en course resterait au recapteur, et qu'au cas de recousse par un vaisseau de guerre de la cité, le navire repris serait restitué intégralement au propriétaire, sauf paiement d'une récompense. Cette disposition fut, paraît-il, appliquée à Hambourg, au commencement du dernier siècle, à propos d'un navire, *Die Drey Bienenkœrbe*, pris par un corsaire français et repris sur lui à l'embouchure de l'Elbe (5).

(1) Le texte de ce passage du *Code maritime* de Christian est donné par Martens, *Armat.*, § 68, p. 199 ; Hautefeuille, *Droits et dev.*, III, p. 364, note 1, et par Phillimore, *Comm.*, III, p. 629, note *y*.

(2) Martens, N. R., I, p. 497.

(3) Martens, *op. cit.*, § 70, p. 202 ; Cf. notam. Phillimore, *Comm.*, III, § 425, p. 630.

(4) Martens, R. 2, IV, p. 405.

(5) Phillimore, *Comm.*, III, § 426, p. 631.

297. — Les Édits des États-Généraux des Pays-Bas et les traités conclus par la Hollande présentent la plus grande variété. L'Édit des États-Généraux du 14 juillet 1625 décide que, si le navire repris par un *corsaire* est resté moins de vingt-quatre heures aux mains de l'ennemi, le corsaire recapteur aura droit au 1/8 de la valeur ; il aura droit au 1/5, si la reprise a eu lieu dans les quarante-huit heures ; aux 3/4, si la recousse est opérée après un plus long délai. L'Édit du 22 juillet 1625 étendit ces dispositions aux reprises faites par des vaisseaux de guerre. Après que l'Édit du 11 mars 1632 eut attribué aux *corsaires* les deux tiers des navires qu'ils auraient recous, sans égard au temps que ces navires auraient passé entre les mains de l'ennemi, l'Édit du 1er septembre 1643 en revint au système des Édits de 1625. Nouvel Édit, du 8 février 1645, reproduisant les dispositions de l'Édit de 1632. L'Édit du 19 avril 1659 réglementa à nouveau la matière des reprises, et le fit d'une façon bien remarquable : sans aucune distinction tirée du temps ou de la qualité du recapteur, il alloue au repreneur le 1/9 de la valeur du navire et de la cargaison. Mais les encouragements qu'il fallait donner à la course firent modifier une fois de plus la législation des reprises : l'Édit du 13 avril 1677 décide, relativement aux corsaires, que le recapteur aura droit au cinquième du navire et de la cargaison, si la reprise est faite dans les quarante-huit heures ; au tiers, si elle est faite dans les quatre-vingt-seize heures ; à la moitié, après un plus long délai. Cette disposition, reproduite invariablement dans l'Édit du 6 juin 1702, art. 8 ; dans l'Édit de 1747, art. 7 ; dans l'Édit de 1781, art. 7 ; enfin dans l'Édit de 1793, art. 8, a été en vigueur en Hollande jusqu'en 1856, époque à laquelle les Pays-Bas ont souscrit à l'abolition de la course : elle est applicable aux reprises faites par les vaisseaux de guerre, aux termes de l'Édit du 6 juin 1702, et de l'art. 6 des Édits de 1747, de 1781, de 1793 (1).

(1) Bynkershoek, *Quæst. j. p.*, *l.* I, *c.* 5. ; Martens, *Armateurs*, § 66, p. 193-195 ; Phillimore, *Comm.*, III, § 423, p. 627 ; Bulmerincq, *op. cit.*, R. D. I., 1878, p. 229-30. — Sur l'Édit de 1659, nous ferons remarquer que c'est bien un neuvième et non un huitième que cet Édit allouait au recapteur : Martens, *op. cit.*, p. 194, a fait une confusion et a mal traduit Bynkershoek : Sir R. Phillimore relève l'erreur, M. Bulmerincq la reproduit encore.

298. — Les Pays-Bas ont conclu un certain nombre de traités au sujet des reprises *alliées* : la convention de 1689, conclue à propos de l'alliance avec l'Angleterre, stipulait la restitution des navires hollandais repris par des vaisseaux de guerre anglais et réciproquement, sous déduction du 1/8 de la valeur, au cas où la recousse avait été faite avant la *deductio intra præsidia*. Les arrangements pris en 1744 et en 1748 n'avaient, comme la convention de 1689, qu'un caractère transitoire et fugitif, si fugitif même que, dès 1748, quand la Grande-Bretagne réclama la propriété d'un navire anglais *the Lydia*, qui, capturé par un vaisseau français, avait été repris par un vaisseau hollandais et conduit à Zierikzee, les États-Généraux répondirent que la reprise appartenait *jure belli* aux repreneurs. Par le traité du 1er mai 1781, conclu avec la France, il était convenu que les navires hollandais, repris par des *corsaires* français, seraient restitués à leurs propriétaires sauf une récompense du tiers de la valeur, si la reprise avait eu lieu dans les vingt-quatre heures ; après ce délai, ils appartiendraient en entier au recapteur. Les vaisseaux de guerre devaient avoir le dixième de la récompense allouée aux corsaires, soit le trentième ou le dixième de la valeur des navires recous, suivant les cas. Cette convention fut ratifiée par la France le 27 mai 1781 (1). Mais avant sa ratification et aussitôt après sa signature, entre le 2 et le 4 mai, eut lieu une reprise très-importante de trente-trois navires hollandais, qui fit naître un des procès les plus célèbres que l'on connaisse en matière de reprises. L'amiral anglais Rodney s'était emparé de ces navires ; ils furent repris par une escadre française et conduits à Brest ; le Conseil des Prises adjugea la plupart des navires et des cargaisons aux repreneurs, par décision du 30 mai 1781, décision que le Conseil royal des finances confirma sur presque tous les points en appel (2). Enfin, un traité absolument identique à celui qui avait été conclu entre la France et les Pays-Bas, intervint entre cette dernière puissance et les États-Unis, le 8 octobre 1782 (3).

(1) Lebeau, *Nouveau Code des Prises* (1400-1780), II, p. 310 ; Cf. Martens, R. 2, III, p. 340.
(2) Martens, *op. cit.*, § 60, p. 163, note *y*.
(3) Martens, R. 2., III, p. 462 sqq.

299. — La pratique anglaise la plus ancienne paraît avoir été celle-ci : tout navire repris par les vaisseaux de la Grande-Bretagne était restitué à ses propriétaires, moyennant un droit de recousse arbitré dans chaque espèce ; quant aux reprises faites par des corsaires, on distinguait : le bâtiment avait-il été repris avant d'avoir été conduit par l'ennemi *intra prœsidia*, le corsaire était traité comme le vaisseau de guerre ; le bâtiment avait-il été enlevé par le corsaire *intra prœsidia*, il était adjugé au repreneur en totalité. On connaît, paraît-il, des exemples de cette jurisprudence antérieurs au XVIIe siècle.

Dans la seconde moitié de ce siècle, une législation différente s'introduisit. En 1649, sous le Protectorat, la restitution de tous les navires anglais recous par des recapteurs anglais fut ordonnée, sous réserve d'un droit de sauvetage ou recousse. L'Acte du Parlement de 1692 disposait que, si la reprise avait été faite par un vaisseau de guerre, il aurait droit au 1/8 de la valeur du navire et de la cargaison, à quelque époque qu'eût lieu la reprise ; et que, si elle émanait d'un corsaire, celui-ci aurait droit au huitième, au cas où le navire serait resté moins de vingt-quatre heures au pouvoir de l'ennemi ; au cinquième, au cas où il serait resté au pouvoir de l'ennemi plus de vingt-quatre heures et moins de quarante-huit ; au tiers, s'il y était resté plus de quarante-huit heures et moins de quatre-vingt-seize ; enfin, à la moitié si la recousse avait eu lieu après les quatre-vingt-seize heures de la prise. Ces dispositions furent renouvelées notamment en 1740, en 1744, en 1746, et maintes fois depuis. Au début de la guerre de l'Indépendance américaine, deux Actes du Parlement décidèrent que les navires anglais repris sur les rebelles seraient rendus à leurs propriétaires sous la déduction du huitième de leur valeur, quel que fût l'auteur de la reprise, corsaire ou vaisseau de guerre. Dans la suite de cette guerre, la même mesure fut étendue à tous les bâtiments anglais qui, capturés par les croiseurs des autres puissances engagées dans la lutte, seraient repris par les croiseurs anglais, corsaires ou vaisseaux de guerre.

La matière fut de nouveau réglementée, pendant les guerres de l'Empire, par deux actes rendus sous George. III, en 1803 et 1805 (43 *Geo.* III, ch. 160 ; 45 *Geo.* III, ch. 72) : aux

ermes de ces actes, tous vaisseaux et leurs cargaisons ıppartenant à des sujets anglais, pris par l'ennemi, seront 'endus aux premiers propriétaires, sur le paiement pour lroit de recousse du 1/8 de leur valeur, s'ils sont repris par es bâtiments de Sa Majesté, et du 1/6 s'ils sont repris par ın corsaire ; si la reprise a été opérée par l'action combiıée des vaisseaux de Sa Majesté et des corsaires, la Cour :ompétente ordonnera le paiement de tel droit de recousse ɟu'elle jugera convenable. Suivant une antique exception, si e vaisseau repris a été armé en guerre (*where the vessel, ıfter a capture, has been fitted out by the enemy for war*), l ne sera pas rendu aux premiers propriétaires et sera ıdjugé au repreneur.

300. — Enfin, le *Prize Act permanent* de 1864 (27 et 28 *Vict.*, ch. 25, § 40), rendu après l'abolition de la course, ı érigé, en la modifiant quelque peu, en règle destinée à être suivie dans toutes les guerres futures de la Grande-Bretagne, la disposition des Actes de 1803 et 1805 quant aux :eprises faites par les vaisseaux de guerre anglais. Voici le résumé des dispositions du *Prize Act* de 1864 : le navire anglais repris sur l'ennemi est rendu à son propriétaire par décision de la Cour de prises, sous déduction du 1/8 de la valeur, ou d'une fraction plus forte et arbitrée par la Cour, mais ne pouvant excéder le 1/4, si la recousse a été opérée dans des circonstances particulièrement difficiles et dangereuses : cette restitution sera prononcée, quel que soit le temps que la prise ait passé entre les mains de l'ennemi, bien plus, quand même elle aurait été déclarée de bonne prise par une Cour de prises ennemie. Cette application à outrance du *jus postliminii* peut paraître singulière : elle n'en est pas moins constante : le vaisseau repris reviendra à ses propriétaires anglais s'il tombe par recousse aux mains d'un croiseur anglais, eût-il été condamné par le tribunal de prises ennemi et vendu après cette condamnation à un tiers acquéreur de bonne foi. Il en a été ainsi de tout temps, et cette restitution quand même est stipulée dans la convention du 5 février 1814, entre la France et l'Espagne, concernant les reprises (1).

(1) Martens, N. S., II, p. 240. Cf. Hautefeuille, *Droits et dev.*, 3e éd., III, p. 379-80.

301. — Une seule exception, traditionnelle et répétée d'Acte en Acte, est admise à ce principe absolu, et qui ne tend à rien moins qu'à empêcher les neutres de se rendre acquéreurs, aussi longtemps que durera la guerre, de prises anglaises dûment adjugées : elle concerne le cas où le vaisseau pris a été armé en guerre par le capteur. Cette exception ne s'explique qu'historiquement : elle n'aurait guère aujourd'hui de portée pratique, que si l'on constituait des marines volontaires destinées à servir d'auxiliaires aux flottes militaires.

Mais qu'est-ce qui constitue ce qu'on appelle, dans la jurisprudence anglaise, « la conversion en vaisseau de guerre ? » Les Cours de prises anglaises ont rendu sur ce point quelques décisions qui éclairent la portée de la clause traditionnelle des Actes du Parlement, qu'on retrouve encore dans l'Acte de 1864. Ainsi, il a été jugé que quand un vaisseau armé originairement en vue de la traite des esclaves, aurait, après avoir été capturé, reçu à son bord un équipage plus considérable, mais sans commission de guerre ni armement nouveau, cela ne constituerait pas une conversion en vaisseau de guerre d'après l'Acte. La commission de guerre est décisive, s'il y a des canons à bord. Quand après la capture, le vaisseau a été disposé pour être employé comme corsaire, cela est concluant contre lui, bien qu'à l'époque de la reprise il navigue comme vaisseau marchand. Si le vaisseau est armé et employé au service militaire de l'ennemi par ceux qui ont le pouvoir nécessaire pour lui donner cette destination, c'est une preuve suffisante de la conversion du navire en vaisseau de guerre, bien qu'il ne soit pas régulièrement commissionné. Mais le simple emploi dans le service militaire de l'ennemi ne suffit pas : on n'en tiendra compte que s'il émane d'une autorité compétente ; cependant, s'il n'est pas invraisemblable qu'un tel emploi émane d'une personne dûment autorisée, et que rien dans la procédure ne prouve le contraire, la Cour pourra présumer cette personne investie de l'autorisation nécessaire (1).

(1) Wheaton, *Élém.*, 5e éd., II, part., IV ch. II, § 12, p. 39, cite des décisions des Cours anglaises, d'où il extrait ces règles ; Phillimore, *Comm.*, III, § 420, p. 635-36. Sur tout ce qui a trait à la législation anglaise et à son développement historique, Martens, *Armat.*, § 64, p.

302. — La législation qui se rapproche le plus des vrais principes, est celle des États-Unis. L'Acte du Congrès du 3 mars 1800, ch. 168 [ch. XIV], § 351-352, décide qu'au cas de reprise de navires ou de cargaisons appartenant à des personnes qui résident dans le territoire des États-Unis ou sont placés sous la protection du gouvernement de l'Union, si les navires n'ont pas été déclarés de bonne prise par l'autorité compétente avant la reprise (not having been condemned as prize by competent authority before the Recapture), ils seront restitués à leurs propriétaires primitifs, moyennant le paiement du 1/8 ou du 1/6 de leur valeur, selon que la recousse est le fait d'un vaisseau de l'État ou d'un corsaire. Si le navire repris paraît avoir été converti en vaisseau de guerre avant ou après la capture et avant la reprise, le droit de recousse est de la moitié du navire. Pour la portée de cette dernière disposition, la loi américaine peut s'interpréter, suivant la remarque de Wheaton, par les décisions des Cours de prises anglaises (2). L'Acte du 20 juin 1864 reproduit en substance les dispositions de l'Acte de 1800, mais en laissant au tribunal de prises le soin de fixer une somme raisonnable, qui doit être allouée au recapteur, à titre de droit de *salvage*. L'art. 29 de l'Acte du 20 juin 1864 porte, au témoignage de M. Bulmerincq : « Lorsqu'un vaisseau ou autre objet est capturé par une puissance ennemie des États-Unis et qu'il est repris, si le tri-

73-78 : § 65, p. 178-93, pour les traités de la Grande-Bretagne ; Wheaton, *op. cit.*, II, p. 26-33 ; Phillimore, *Comm.*, § 418, p. 432-34 ; Hautefeuille, *Droits et dev.*, 3e éd., III, p. 364-65 ; Massé, *Droit comm.*, I, 4e éd., n° 423, p. 366 ; Gessner, *Droit des neutres*, 2e éd., p. 360-61 ; Cf. Calvo, *Droit int.*, 3e éd., IV, p. 399-401, § 2997 : M. Calvo ne laisse pas soupçonner ce trait si notable de la législation anglaise, qui consiste dans la restitution des navires anglais recous, même après la sentence de condamnation : il paraît même le méconnaître, puisque parlant des reprises nationales comme des reprises neutres, il dit : « En résumé, on peut dire que la jurisprudence anglaise reconnaît que les reprises doivent être restituées au propriétaire primitif, moyennant paiement par lui d'un droit de recousse et *pourvu que les navires n'aient pas été déclarés de bonne prise par un tribunal du pays ennemi ;* quant aux reprises neutres, il y a lieu d'appliquer le principe de réciprocité ; mais à charge de revanche, la loi anglaise les restitue toutes les fois que la sentence de condamnation n'a pas été prononcée par le tribunal du capteur. »

(2) Wheaton, *Élém.*, II, p. 33-34 ; Phillimore, *Comm.*, III, § 419, p. 434-35. Cf. Gessner, *op. cit.*, p. 363 ; Calvo, *op. cit.*, IV, p. 404, § 3005.

bunal reconnaît qu'avant la reprise il n'a pas été condamné comme prise par une autorité compétente, le tribunal peut accorder une somme raisonnable et équitable, suivant les circonstances du cas, à titre de droit de salvage. Si la marchandise capturée appartenait aux États-Unis, on doit la leur restituer, et la caisse de l'État doit supporter le droit de salvage, frais et dépens accordés par le tribunal. Si la marchandise reprise appartenait à des personnes vivant aux États-Unis ou sous leur protection, le tribunal doit faire restituer la marchandise aux propriétaires, si ceux-ci le désirent, contre le paiement de la somme que le tribunal fixe pour droit de salvage, frais et dépens (1).

303. — Il nous a paru opportun d'indiquer sommairement la pratique ou la législation des diverses puissances maritimes, parce que la solution admise dans chaque pays à une époque donnée, montre quelle était l'opinion de ce pays à cette époque sur le moment exact auquel la propriété est transférée au capteur : c'est à ce point de vue que l'étude des reprises touche à l'objet de nos recherches, qui est le traitement de la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi. Quand il y a désaccord entre la solution admise pour les reprises faites par les vaisseaux de guerre et la solution adoptée au regard des corsaires, c'est qu'on a voulu enflammer l'ardeur de ceux-ci, afin qu'« animés de tous les côtés », comme le dit d'Abreu, ils ne craignissent pas de disputer sa proie à l'ennemi.

Nous ne relèverons pas avec le même détail les opinions des publicistes : il suffira de signaler brièvement les doctrines qui ont dominé la science, pour marquer la marche et le progrès des idées.

304.— La plus ancienne doctrine — c'est encore celle de Grotius, contemporain de l'origine de la pratique qui attribuait au recapteur la recousse opérée après les vingt-

(1) Bulmerincq, *op. cit.*, R. D. I., 1878, p. 636.— Les États-Unis n'ont pas toujours suivi dans leurs traités le système des Actes de 1800 et de 1864 : le traité du 10 septembre 1785 entre la Russie et les États-Unis, art. 21 (Martens, R. 2, IV, p. 45-46), prévoyant une guerre commune, applique aux reprises alliées le système français; le traité de 1799, art. 17 et 21 (Martens R. 2, VI, p. 687) applique aux reprises neutres et alliées le système du *Consulat de la Mer* en l'aggravant. Bulmerincq, *ibid.*, p. 636-37.

quatre heures de la prise, celle de Puffendorf, de Bynkershoek, de Vattel même, à l'époque duquel cette pratique était générale, — s'attache au moment où la prise est conduite *intra præsidia*, c'est-à-dire dans un port ennemi ou au milieu de la flotte ennemie, à ce moment, la reprise devient la propriété du recapteur, son propriétaire primitif n'ayant plus guère d'espoir de la recouvrer. Ce n'est pas le lieu de rechercher si cette doctrine est bien celle des jurisconsultes romains, ni si on a eu raison de lui opposer la L. 44, D., *de acq. rer. dom.*, XLI, 1, dans laquelle Ulpien décide que des moutons pris par des loups et repris par des chiens qui ne seraient pas au maître de la proie, doivent être rendus à leur premier maître, et n'appartient pas au maître des chiens qui ont fait la reprise.

305. — Quoi qu'il en soit, cette doctrine qui, il faut en convenir, est assez satisfaisante au point de vue pratique, puisque le navire conduit *intra præsidia*, surtout si le *præsidium* en question est un port ennemi, sera bien difficilement repris par l'adversaire du capteur, disputa le terrain pied à pied à la pratique des vingt-quatre heures. Les témoignages de Grotius et de Bynkershoek en font foi. Le passage suivant de *Petrinus Bellus Albensis*, qui écrivait en 1563, montre que cette pratique rencontra dès ses débuts, une vive résistance : il est surtout intéressant à noter parce qu'il atteste que la pratique des vingt-quatre heures commençait à poindre dès la première moitié du XVIe siècle, du moins au commencement de la seconde moitié de ce siècle, c'est-à-dire plus de vingt ans avant de passer dans l'ordonnance de 1584. « *Sciendum est ab hostibus captos non statim in eorum potestatem transire, idemque in rebus, sed postquam, ut vulgus militum existimat, per viginti quatuor horas in capientium potestate fuerunt; sodales dicunt quod præda nunquam perfecte facta est sua, nisi in eorum manu pernoctaverit; jure tamen hoc non dicunt. Neque hoc videtur mihi rationabile, cum fieri possit ut minoris temporis spatio prædæ dominium nanciscantur, item et ut longe majori illud non acquirant. Quid enim, si vel triduo in sylvis latitent non valentes ad suos reverti? aut quid, si intra horam se cum præda intra sua præsidia reduxerint, an priore casu dicerentur effecti*

domini, aut posteriore non statim dicentur ? Rationabilius est igitur quod lex statuit, ut prœda sit eorum effecta cum primum sunt intra suas munitiones reducti » (1).

306. — Quand, au XVIIe siècle et au commencement du XVIIIe, la pratique qui adjugeait au recapteur le navire recous après vingt-quatre heures, fut devenue générale et constitua le droit commun de l'Europe, les défenseurs ne lui firent pas défaut.

Valin, parlant de l'art. 8 du titre *des Prises* de l'ord. de 1681, déclare « que l'ordonnance est parfaitement juste. » Voici en quel sens il entend cela : l'ancienne règle qui voulait que la prise eût été mise en sûreté pour que le propriétaire auquel elle avait été enlevée eût perdu son droit, « était sujette à un inconvénient, comme très-capable de refroidir l'ardeur des armateurs en course, qui, en effet ne se porteraient pas volontiers à la recousse, aux risques de se faire prendre eux-mêmes, si l'appât du gain ne les engageait pas à surmonter cette crainte. C'est bien assez que leur récompense soit bornée au tiers de la valeur de la prise, si la recousse en est faite avant les vingt-quatre heures (2). »

D'Abreu, parlant de l'art. 10 de l'ord. de 1718, conforme aux lois espagnoles antérieures et à la législation dont Valin faisait ainsi l'apologie, déclare catégoriquement qu'en « réfléchissant sur cet article on ne peut s'empêcher de le trouver conforme à la plus saine raison et aux principes d'équité les plus incontestables. (3) »

307. — Cependant cette pratique, à la fin du siècle dernier, fut très-vivement attaquée par quelques publicistes. Solicoffre, l'auteur d'un *Mémoire sur le droit de recousse* inséré dans les *Annales politiques* de Linguet, faisait ressortir l'inconséquence et la dureté du système suivi en France en termes quelque peu exagérés, selon la mode du temps, mais justes au fond. « On s'imaginerait d'abord que c'est un bonheur pour un vaisseau d'être ainsi réhabilité, et qu'il doit s'applaudir d'une rencontre qui le ramène dans sa patrie : mais par une bizarrerie inconcevable, le guerrier qui

(1) Petrinus Bellus Albensis, *De Re Militari et Bello tractatus*, Venise, 1563, part. III, tit. I, n° 11-12, p. 49^a.

(2) Valin, *apud* Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, II, p. 106-07.

(3) D'Abreu, *Traité des prises*, part. II, ch. V, § 8, p. 57.

le recouvre n'est pour le triste propriétaire qu'un pirate de plus, dont il a encore le canon à essuyer ; dans le choc qui doit le régénérer, il a à craindre, avant que les nouveaux défenseurs de son bâtiment soient domptés, d'être coulé à fond, ou du moins écrasé par les boulets qui ne distinguent pas les amis des ennemis ; et, après le combat, lorsqu'il se félicite d'avoir échappé à tant de dangers, ses prétendus sauveurs, plus avides, plus impitoyables que ces boulets même, lui font la plus étrange des questions : ils demandent combien de temps a duré sa captivité ? S'il a porté les fers une minute moins que vingt-quatre heures, on ne lui prend pour le prix de sa liberté que le tiers de son bien, mais s'il a passé à gémir une révolution du soleil entière, on le dépouille de tout : de sorte que..... c'est sur le mal que lui a déjà fait l'ennemi que ses compatriotes mesurent celui qu'ils lui font... Ce procédé plein de douceur, de noblesse, de grandeur, d'équité est ce qu'on appelle le droit de recousse (1). »

En 1795, parut le petit chef-d'œuvre que Martens publia sous le titre d'*Essai sur les armateurs, les prises et surtout les reprises :* c'est le plus précieux traité qui existe sur la matière aussi épineuse qu'intéressante des reprises. Tout en exposant avec le plus grand soin le droit conventionnel et les lois des différents États, l'auteur formulait son opinion personnelle. Martens n'admet pas qu'une prise puisse devenir la propriété définitive et incommutable du capteur avant la conclusion de la paix : selon la doctrine bien connue de l'éminent publiciste, la guerre ne fait que suspendre l'effet de la propriété entre ennemis (2). De cette théorie, il conclut au principe général « que toute reprise, faite à une époque quelconque de la guerre, soit que la reprise ait été légitime, soit qu'elle ait été illégitime, soit que la reprise se fasse par le souverain, soit qu'elle se fasse par un armateur, doit être restituée à l'ancien propriétaire quelconque, moyennant une juste rétribution des frais et dommages du repreneur quelconque, à moins que l'illégitimité de la reprise ne prive le repreneur du droit de demander une indemnisa-

(1) Linguet, *Ann. pol.* VI, p. 104 sqq.; Cf. Rochussen, *op. cit.*, p. 64, note 2.

(2) Martens, *Armat.*, § 44, p. 122.

tion (1). » S'il s'agit donc d'une reprise nationale, elle doit être restituée, sauf une indemnité au propriétaire primitif soit, si le repreneur est un vaisseau de guerre, parce que le souverain doit protection à ses sujets, soit, si la reprise émane d'un corsaire, parce que, malgré la faveur de la course, « il répugne de voir les corsaires s'engraisser des larmes de leur compatriote (2). »

308. — Malgré tout, la pratique dominante était soutenue par des publicistes de la plus haute valeur : Portalis, qui a eu le grand mérite de distinguer les reprises nationales et les reprises neutres et de formuler les vrais principes quant à celles-ci, n'en trouve pas moins satisfaisantes les prescriptions de la loi française sur les reprises nationales. Dans l'affaire célèbre de la *Statira*, jugée le 6 thermidor an VIII, il s'exprime ainsi : « Comme c'est au risque de leur vie et de leur fortune que les armateurs particuliers se livrent à la course, on a cru devoir leur laisser la propriété du navire français recous sur l'ennemi. Il est pourtant des armateurs qui, après avoir délivré leur compatriote par leur courage, l'ont rétabli dans ses droits par un sentiment de *justice* et de générosité. La dernière guerre nous a offert, à cet égard, des exemples qui honorent la nation et qui méritent d'être encouragés par le gouvernement. » Après avoir dit que le navire étranger se prétendant neutre doit être traité autrement que le navire français, il donne en ces termes la raison de la différence : « Le navire français, tombé dans les mains de l'ennemi, aurait été perdu pour toujours s'il n'avait été recous ; conséquemment, la reprise de ce navire est une véritable conquête sur l'ennemi même. S'il s'agit, au contraire, d'un navire étranger se prétendant neutre, l'arrestation de ce navire par l'ennemi ne le rend pas subitement propriété ennemie, puisque la confiscation peut n'en pas être prononcée par le magistrat. Jusqu'au jugement qui confisque, le navire qui voyage comme neutre ne perd ni son caractère ni ses droits. Après l'arrestation, il peut recouvrer sa liberté. Dans un pareil état de choses, la recousse de ce navire ne saurait donc faire passer la propriété dans le

(1) Martens, *op. cit.* § 45, p. 130-31.
(2) Martens, *op. cit.*, § 47, p. 135-36.

mains du Français par lequel cette recousse a été opérée. La question de neutralité demeure toujours entière, elle doit être jugée avant tout. » Dans l'affaire du *Kity*, jugée le 27 thermidor an VIII, Portalis insistait de nouveau sur la même idée : « Les lois, sans renoncer à l'avantage d'inspirer les vertus douces et désintéressées, ne peuvent se proposer pour objet principal que le plus grand bien de l'État. Elles eussent craint de décourager la recousse des navires français par d'autres Français, si elles n'eussent garanti au preneur ce qu'il avait enlevé à l'ennemi par son intrépidité et par son courage. Le propriétaire français, capturé par le sujet d'une nation en guerre avec la nôtre, est irrévocablement dépouillé de son bien, si la situation ne change pas. Recous par un Français, il ne recouvre pas personnellement la propriété ; mais l'État la recouvre : or, c'est l'intérêt de l'État qui dirige les vues du législateur.....» (1) Portalis se laisse égarer ici par le désir de justifier la loi de son pays : pour peu, il verserait dans les théories de Mirabeau.

309. — Sir William Scott avait dit, en cette matière, plus vrai que l'éminent magistrat français : « In later times, an additional formality has been required, that of a sentence of condemnation in acompetent Court decreeing the capture to have been rightly made *jure belli :* it not being thought fit in civilised society that property of this sort should be converted without the sentence of a competent Court, pronouncing it to have been seized as the property of an enemy, and to be now become *jure belli* the property of the captor. The purposes of justice require that such exercises of war shall be placed under public inspection, and therefore the mere *deductio intra prœsidia* has not been deemed sufficient (2). »

Aujourd'hui que la course a disparu du droit international de l'Europe, les véritables principes sont de moins en moins méconnus par les publicistes; les législations des différents pays elles-mêmes ont été améliorées par le fait seul de cette abolition, car la partie la plus exorbitante de leurs dispositions était celle qui fixait la rémunération des corsaires.

310. — Les publicistes contemporains ne défendent plus

(1) Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, II, p. 122-23 ; p. 129.
(2) Sir W. Scott, *apud* Twiss, *op. cit.*, p. 349, § 176.

guère les errements de l'ancienne politique. M. Massé, allant aussi loin que Martens, admet que le capturé reste propriétaire de sa chose jusqu'au traité de paix, parce que « la capture est une occupation fondée sur la force, mais non sur le droit, et qui ne peut être translative de propriété que lorsque le capturé a renoncé à ses droits pour reconnaître ceux du capteur ; mais comme, tant que dure la guerre, le capturé n'est jamais présumé faire cette renonciation, qui ne peut résulter que des stipulations générales d'un traité de paix, et, qu'au contraire, alors même qu'il a perdu l'espérance de recouvrer sa chose, il est présumé conserver la volonté de la reprendre s'il la retrouve jamais à sa portée, il faut en conclure que le droit qui naît de l'occupation du capteur est essentiellement résoluble, et qu'il cesse au moment où à sa possession succède celle d'un tiers qui, se trouvant soumis à la même juridiction que le capturé, reste passible de son action en revendication. Lors donc qu'une reprise a lieu, quel que soit le temps écoulé depuis la prise, la chose doit être restituée au précédent propriétaire, sous la seule déduction des frais de reprise et de la récompense due aux équipages repreneurs (1). »

311. — En attendant que le droit positif admette, comme un acheminement vers une réforme plus radicale, la conversion du droit de capture en un droit de séquestre, le sort définitif des propriétés séquestrées restant en suspens jusqu'à la conclusion de la paix, la plupart des auteurs se bornent à distinguer suivant que la reprise a été faite avant ou après la condamnation du navire par les tribunaux de prises du capteur. La reprise a-t-elle lieu après cette condamnation ? « Il y a nouvelle prise, il n'y a plus reprise, dit excellemment M. Bluntschli (*Das ist eine neue Prise und nicht mehr eine Reprise*). Après le jugement, la prise devient la propriété incommutable de celui auquel elle est adjugée ; si le navire est repris plus tard par l'ennemi, c'est absolument comme s'il s'agissait d'un nouveau navire. Telle elle est la conséquence du principe admis par la coutume internationale, que le jugement des tribunaux de prises crée des droits nouveaux et définitifs entre les parties intéres-

(1) Massé, *op. cit.*, I, p. 367-68, n° 424.

sées. La reprise a-t-elle eu lieu avant la condamnation? en ce cas, il y a proprement reprise, mais la propriété ainsi sauvée devra être respectée par le recapteur. Jusqu'à ce que le tribunal ait connu de l'affaire et condamné la prise, le sort de cette dernière est incertain : ni le capteur ni son gouvernement n'ont un droit proprement dit sur le navire capturé ni sur sa cargaison. La reprise ne reposant jusqu'au jugement que sur la force dont dispose le capteur, peut être annulée par la force. C'est une application spéciale du *post liminium*, une *in integrum restitutio*. La prise a des effets essentiellement négatifs ; elle annule la prise, elle n'est pas elle-même une nouvelle prise. Le recapteur devra donc respecter les biens qu'il a sauvés des mains de l'ennemi et pourra seulement réclamer une récompense (*servaticium*) pour sa peine et pour ses sacrifices (1). »

312. — Nous nous rallions de tous points à cette manière de voir : c'est l'application pure et simple du principe que toute prise doit être jugée, et que jusqu'à la sentence de confiscation il n'y a point de droit pour le capteur, mais un simple espoir d'acquisition. Prise, reprise, ce sont des faits qui se succèdent, l'un défavorable, l'autre favorable au propriétaire du navire qui passe par ces alternatives, mais qui par eux-mêmes ne sont pas constitutifs de droits, ni au profit du capteur, ni au profit du recapteur : le fait de la capture ou de la prise est anéanti par celui de la reprise. Nous l'avons déjà dit : du jour où les tribunaux de prises ont été constitués, la question des

(1) Bluntschli, *Mod. Volk.*, 1878, art. 859. 860, et les notes, p. 481 ; Cf. trad. Lardy, 2e éd., 1874, p. 478-79. — Cf. Calvo, *op. cit.*, IV, p. 397. Hautefeuille et M. Gessner, quoique n'envisageant que les reprises neutres, souscrivent à cette doctrine quant aux reprises nationales : la doctrine est commune aux deux sortes de reprises, sauf le droit du souverain neutre de méconnaître la sentence du capteur, au cas où elle est contraire au droit international. M. Rochussen, *op. cit.*, p. 61-64, énonce très-nettement le principe que le droit du propriétaire capturé ne s'éteint pas par l'occupation, mais bien par la sentence de condamnation : il en conclut que le navire repris et sa cargaison doivent être restitués en totalité, et que la fiction du droit du *postliminium* n'a rien à faire en cette matière. Cf. Paternostro, *Delle prede, delle riprede e dei giudizii relativi*, Naples, 1879, p. 75-85 : cet auteur présente des réflexions judicieuses sur le paiement d'un droit de recousse au recapteur (*Id.*, *ibid.*, p. 82-83); ce droit de recousse doit être une indemnité, non un gain pour l'auteur de la reprise ; il ne sera pas dû, si l'auteur de la recousse est un vaisseau de guerre.

reprises a été implicitement résolue en faveur du propriétaire du navire recous. Si nous avons montré qu'il a fallu des siècles pour le reconnaître et qu'encore aujourd'hui cette vérité est méconnue dans bien des pays, c'est parce que le principe fondamental qui domine tout le droit de la guerre maritime, à savoir la nécessité d'un jugement en matière de prises, est en jeu dans la question des reprises nationales : cette question relève du droit public interne de chaque État, nous ne songeons pas à le nier, mais chaque État a des devoirs envers ses sujets ; et ces devoirs, il les viole tant qu'il se croit en droit de disposer au profit du recapteur de tout ou partie de la propriété de ses sujets, parce qu'elle a passé quelques heures au pouvoir de l'ennemi. Cette confiscation — car c'en est une, à moins de rayer du droit international le principe que toute prise doit être jugée, — sous prétexte d'utilité publique, ne se justifiait même pas du temps de la course, pour laquelle elle constituait un encouragement illusoire; aujourd'hui, elle n'est qu'un double anachronisme, condamné depuis quatre ou cinq siècles par l'institution des tribunaux de prises, et, depuis le Congrès de 1856, par l'abolition de la course.

313. — Il peut se faire que le navire pris par l'ennemi, au lieu d'être repris par un vaisseau de guerre de sa nation (1), soit abandonné par le capteur pour une cause quelconque

(1) Nous avons toujours supposé une recousse faite par un vaisseau de guerre ou par un corsaire de la nation du capturé. Il pourra arriver que l'équipage du navire capturé opère lui-même la recousse : de tels faits sont assurément rares, mais ils se sont présentés plus fréquemment qu'on ne pourrait le croire, tant en France qu'en Angleterre (par exemple, dans la guerre de la Sécession, l'*Emily Saint-Pierre*, navire anglais, saisi par un vaisseau détaché de l'escadre de blocus de Charleston, fut recous dans des circonstances très-singulières, par son capitaine, le cuisinier, et le munitionnaire. V. Mountague Bernard, *Historical Account*, p. 325 sqq.; Cf. Calvo, *op. cit.*, IV, § 3017, p. 407-09). La jurisprudence anglaise accorde aux marins auteurs de la reprise le bénéfice de leur recousse (Calvo, *ibid.*, p. 407, § 3016). La jurisprudence française paraît fixée en sens contraire : dans le cas où cette sorte de reprise aurait lieu avant les vingt-quatre heures, elle ne peut donner à l'équipage le droit de prétendre à la propriété du navire ou de la cargaison ; dans le cas où elle aurait lieu après ce délai, elle ne donnerait pas à l'équipage droit au tiers, à titre de droit de recousse. Émerigon, *Assurances*, ch. II, sect. XXV, cite une sentence de l'Amirauté de Marseille du 8 janvier 1748. Valin, *Comm.*, II, p. 258, sur l'art. 8, l'avait aussi citée. Cf. Massé, *op. cit*, I, n° 433, p. 373.

autre que la crainte éprouvée à l'approche de forces ennemies supérieures, auquel cas il y aurait reprise, et qu'après cet abandon le navire soit rencontré par un vaisseau de guerre (ou par un corsaire, si nous envisageons le temps où la course existait encore) de sa nation, qui l'amarine : il n'y a pas recousse, mais le cas a quelque rapport avec la recousse.

Le *Consulat de la Mer* le prévoyait, et décidait que le navire ainsi abandonné, puis tombé au pouvoir d'un croiseur de son parti avant d'avoir été conduit par l'ennemi *intra præsidia*, serait rendu à son propriétaire primitif. L'art. 9 du titre *des Prises* de l'ord. de 1681 adoptait cette solution « quoique le navire eût été plus de vingt-quatre heures entre les mains de l'ennemi. » La législation espagnole l'admettait aussi (art. 11, ord. de 1718). L'art. 55 de l'arrêté du 2 prairial an XI a reproduit textuellement la disposition de l'ord. de 1681 mais avec la restriction puisée dans le *Consulat de la Mer* : aujourd'hui encore, le navire abandonné serait rendu à son propriétaire, à moins qu'il n'eût été conduit dans un port ennemi avant de revenir en la possession des Français (1). La législation espagnole actuelle (*Ordenanzas de la Armada* de 1748, art. 20, *tit.* V, *trait.* VI) admet qu'au cas où la prise abandonnée par le capteur est recueillie par un vaisseau de guerre, on la rend à son maître, moyennant le paiement du 1/5 de sa valeur, comme prime de sauvetage. Si c'est un corsaire qui recueille la prise abandonnée, il doit la rendre, pourvu que le propriétaire la réclame avant un an et jour, moyennant paiement d'une prime du 1/3 de la valeur : passé l'an et jour, le corsaire touche sa prime du 1/3 ; les deux autres tiers sont divisés en trois portions, l'une pour le corsaire, et les deux autres pour le fisc, qui les affecte au secours des blessés et estropiés des vaisseaux corsaires (*Ordenanza de Corso* du 20 juin 1801, art. 40) (2). La légis-

(1) Valin, *apud* Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, II, p. 117-19. Pothier, *Propriété*, n° 99 ; Massé, *op. cit.*, I, p. 373-74, n° 434 ; Pistoye et Duverdy, *ibid.*, p. 119-20 ; Phillimore, *op. cit.*, III, p. 639, note *s.* — Valin pensait, que par analogie du cas de naufrage (art. 27, liv. II, tit. 9, ord. de 1681), le sauveteur avait droit au tiers de la valeur du navire et de la cargaison, si le navire avait été trouvé en pleine mer, et seulement aux frais de sauvetage, si le navire avait été jeté à la côte. Émerigon combattait cette opinion de Valin, que M. Massé admet encore.

(2) Negrin, *op. cit.*, n° 332, p. 289 ; Cf. Bulmerincq, *op. cit.*, R. D. I., 1878, p. 426.

lation anglaise admet la restitution au propriétaire, moyennant le paiement de frais de sauvetage à arbitrer (1).

Au point de vue des principes, la question ne saurait être douteuse : le navire recueilli à la mer par un vaisseau de guerre de sa nation, après avoir été abandonné par l'ennemi ou lui avoir échappé par tempête ou tout autre cas fortuit, sera rendu à son propriétaire, qu'il ait été conduit ou non dans un port ennemi : la sentence de condamnation seule éteint les droits du propriétaire originaire : il n'y aura lieu qu'au paiement des frais de sauvetage (2).

314. — Enfin, les événements peuvent se multiplier et se compliquer. Un navire ennemi par rapport à une puissance donnée, par exemple, par rapport à la France, est pris par un croiseur français, repris par un croiseur ennemi, et repris une seconde fois par un croiseur français : on dit dans ce cas qu'il y a recousse-recousse ou reprise d'une reprise, ou bien encore reprise recousse. On peut, au lieu de deux recousses, en supposer trois, ou un plus grand nombre, greffées les unes sur les autres : de tels cas se sont présentés, nous dit Martens. Contentons-nous, quant à présent, de deux reprises consécutives, et envisageons l'hypothèse d'un navire ennemi pris par un croiseur français, repris par un croiseur ennemi, sur lequel un croiseur français le reprend à son tour.

Auquel des deux capteurs le navire ennemi doit-il être adjugé, au premier capteur, ou à celui qui l'a repris sur le recapteur ennemi? La question est moins simple dans les pays qui, comme la France, ont adopté la règle des vingt-quatre heures, que dans les pays qui ne font aucune distinction de temps pour régler le sort des reprises. Faudra-t-il distinguer, et dire que, si l'ennemi repreneur a gardé le navire en question moins de vingt-quatre heures, le recapteur

(1) Phillimore, *Comm.*, III, p. 639, § 423.

(2) Martens, *Armat.*, ch. III, § 54, p. 146-47. « La décision doit, crois, être la même, supposé que l'abandon se fasse après plusieurs prises et reprises. » Martens, *ibid.*, p. 147, note *z*, cite un cas singulier qui se présenta en 1710 : un navire hollandais, *De Oude Roos*, fut pris le 2 décembre par deux corsaires de Dunkerque ; il fut repris le décembre par un armateur hollandais : il fut encore une fois repris le 25 décembre sur celui-ci par un armateur français, mais abandonné de ce dernier ; enfin il put gagner un port de Hollande.

français qui le lui a arraché n'aura qu'un droit de recousse du trentième (nous n'ajoutons pas : ou du dixième, selon la qualité du recapteur, parce que la course est abolie), et que si l'ennemi repreneur a gardé le navire plus de vingt-quatre heures, le recapteur français en aura le dixième (nous ajouterions, ou la totalité, si la course existait encore)?

315. — Ainsi posée, la question s'est présentée plusieurs fois en France. Le Conseil des Prises eut à se prononcer sur l'espèce suivante, que Valin rapporte ainsi : un navire anglais avait été pris par un armateur francais, qui l'avait gardé trois jours ; ces deux vaisseaux furent pris ensuite par un Anglais qui, après seize heures, fut repris avec ses prises par un second armateur français. Contestation entre les deux armateurs français, non pour le vaisseau français pris et recous une seule fois, sur lequel le second armateur n'avait à prétendre que le tiers pour droit de recousse, mais pour la première prise anglaise qui avait été deux fois reprise ; le premier armateur prétendant qu'elle lui appartenait et que le second n'en pouvait avoir que le tiers, pour la recousse. Le second armateur soutenait au contraire que la première prise anglaise lui appartenait en entier comme la seconde, et que le premier n'y avait aucun droit. Voici comment raisonnait le premier amateur : du moment qu'il a gardé la prise plus de vingt-quatre heures, elle lui a été pleinement acquise, de telle sorte qu'après ce délai le vaisseau a dû être considéré comme vaisseau français. D'où il suit que dans la recousse il n'y a à faire aucune différence entre ce navire et le français, l'Anglais qui les avait pris tous deux ne l'ayant pas gardé vingt-quatre heures. Chose remarquable, le premier armateur allait au-devant de l'objection tirée du grand principe que, jusqu'au jugement de la prise, le capteur n'en est pas propriétaire. Inutilement lui opposerait-on, disait-il, que l'armateur qui fait une reprise n'en est véritablement propriétaire qu'autant qu'il la conserve et qu'après qu'elle a été jugée valable. Ce n'est pas là ce qui forme son droit à la prise, c'est seulement ce qui le confirme : ce droit est acquis dès l'instant de la prise. Le second armateur reconnaissait que par la prise, le premier avait sans doute acquis la propriété du navire anglais. Mais, ajoutait-il, cette propriété n'est pas incommutable : comme

il a pu acquérir dans un quart d'heure, il a pu également perdre, et c'est ce qui est arrivé par l'effet de la prise faite sur lui, en quelque temps qu'elle ait été faite. L'effet de la reprise est tel, que ce qui était auparavant en son pouvoir, et qu'il possédait légitimement, a cessé à l'instant même de la reprise de lui appartenir, comme s'il n'y avait jamais eu aucun droit. Ainsi, le second armateur qui reprend le premier avec la prise que celui-ci avait faite devient réellement propriétaire du vaisseau ennemi que l'ennemi avait recouvré, et dans lequel le premier armateur n'avait plus aucun droit. Ce n'est pas le cas d'examiner si l'ennemi a gardé sa reprise plus ou moins de vingt-quatre heures ; la distinction n'est bonne que par rapport au vaisseau français. Cette règle des vingt-quatre heures ne peut influer sur la reprise du vaisseau ennemi que l'armateur français avait pris d'abord, parce qu'il avait perdu tout droit sur cette prise dans l'instant même où l'ennemi la lui avait arrachée en le prenant lui-même. Dans ces circonstances, concluait le second armateur, le premier armateur doit s'estimer heureux que je sois venu faire à mon tour une reprise qui lui fait recouvrer son navire perdu, sans autre charge que de payer le tiers de sa valeur pour droit de recousse. « Il était naturel, dit Valin, que ces raisons du second armateur prévalussent, » et c'est en sa faveur que la question fut décidée par le Conseil des Prises le 2 janvier 1695. La question fut tranchée dans le même sens dans la guerre de la succession d'Espagne, par arrêts du Conseil du 17 octobre 1705, du 5 juin 1706 et du 14 juin 1710.

Malgré ces précédents, la jurisprudence française n'était pas définitivement fixée : au milieu du XVIIIe siècle, dans la guerre de la succession d'Autriche, la question des recousses recousses fut de nouveau agitée et même résolue en sens contraire en première instance, ce qui donna lieu à un nouvel arrêt du Conseil du 5 novembre 1748, confirmant la jurisprudence antérieure des arrêts du Conseil du Roi. Pour empêcher que la difficulté ne fût encore soulevée, l'arrêt de 1748 fut rendu en forme de règlement et enregistré dans toutes les Amirautés du royaume : « Veut et entend S. M. que les prises des navires ennemis, faites par ses vaisseaux ou par ceux de ses sujets armés en course, recousses par

les ennemis et ensuite reprises sur eux, appartiennent en entier au dernier capteur (1). »

316. — MM. Pistoye et Duverdy pensent à bon droit qu'aujourd'hui, l'art. 54 de l'arrêté de prairial étant la reproduction pure et simple de l'art. 8 du titre *des Prises* de l'ord. de 1681, la jurisprudence antérieure doit être maintenue, d'autant plus que les arrêts du Conseil avaient dans certains cas un caractère législatif qu'on ne peut méconnaître à l'arrêt de 1748 : en cas de recousse-recousse d'un navire ennemi, la règle des vingt-quatre heures de l'art. 54 n'est pas applicable, et le navire capturé doit appartenir au dernier capteur : « la recousse-recousse est donc assimilée à une prise faite directement sur l'ennemi, et le navire recous-recous doit être adjugé au dernier preneur. » A l'époque où la course existait encore, on pouvait ajouter qu'il en serait ainsi, que le dernier capteur fût un corsaire ou un bâtiment de l'État, car s'il s'agissait d'un navire ennemi pris directement sur l'ennemi, on l'adjugeait au capteur sans considérer sa qualité.

317. — Cette solution, qui a prévalu en France, malgré la règle des vingt-quatre heures, est la bonne ; elle va de soi dans le système américain : aussi la jurisprudence anglaise et américaine l'a-t-elle consacrée (2). Les faits qui se sont succédé se sont anéantis les uns les autres, ou plutôt le dernier annule et absorbe tous les autres : comme l'ont dit très-heureusement MM. Pistoye et Duverdy, c'est comme s'il y avait *prise directe* sur l'ennemi.

318. — A l'hypothèse prévue, on peut ajouter toutes les reprises que l'on voudra : le dernier recapteur de la nation ennemie du navire pris le premier aura ce navire et tous les autres navires ennemis ; quant aux navires nationaux, il n'est pas douteux, au point de vue des principes, que le capteur n'y aura aucun droit, les frais de sauvetage réservés : nous pensons que cela n'est pas plus douteux au point de vue de la législation française, la règle des vingt-

(1) Valin, *Comm.*, II, p. 257-60 ; Pothier, *Propr.*, n° 99 ; Martens, *Armat.*, ch. III, § 53, p. 144-45. Cf. Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, II, p. 114-17 ; Massé, *op. cit.*, I, 371-73, n° 432 ; Calvo, *op. cit.*, IV, p. 424-25, § 3033.

(2) *The Polly*, 4 *Rob.*, p. 217, note *a* ; *the Astrea*, 1 *Wheat.*, p. 125. Phillimore, *Comm.*, III, p. 638-39, § 424.

quatre heures n'ayant qu'une portée restreinte et ne pouvant s'appliquer qu'en cas de recousse simple, et tout au plus de recousse-recousse, mais non en cas de recousses indéfiniment multipliées.

Mais si c'est un vaisseau français qui a été pris le premier par l'ennemi, et qu'un recapteur français, après une série plus ou moins longue de recousses opérées sur le Français et sur les ennemis, reste maître du champ de bataille, que décider? Par exemple, un navire français est pris par un croiseur anglais; il est repris avec le premier capteur par un croiseur français, puis recous une seconde fois par un croiseur anglais avec les deux anglais et les deux français; survient une troisième recousse opérée par un croiseur français qui s'empare des trois anglais et des deux vaisseaux français, et ainsi de suite indéfiniment de manière qu'en fin de compte, c'est un croiseur français, c'est-à-dire de la nation du premier capturé, qui reste maître de toutes ces recousses accumulées. *Quid juris?* Relativement aux navires anglais, aucun doute : ils seront tous adjugés au dernier capteur. Mais quant aux vaisseaux français? Au point de vue des principes, ils devraient être restitués à leurs propriétaires primitifs, déduction faite des frais de sauvetage. Mais au point de vue de la législation française, faudra-t-il entrer dans le dédale inextricable de calculs de vingt-quatre heures? Il ne nous semble pas : la règle des vingt-quatre heures n'a qu'une portée restreinte, comme nous l'avons déjà dit; elle recevra une application absolue en cas de recousses simples et une application limitée en cas de recousses-recousses : elle n'en recevra aucune en cas d'une série de recousses greffées les unes sur les autres. C'est le seul moyen de débrouiller les difficultés de la matière.

APPENDICE SPÉCIAL A L'ITALIE

319. — Le Code de la marine marchande du royaume d'Italie, promulgué le 21 juin 1865 et en vigueur depuis le 1er janvier 1866, a consacré l'abolition de la course et l'inviolabilité de la propriété privée ennemie sur mer. En déclarant dans sa loi maritime la course abolie, l'Italie n'a fait que sanctionner par une loi solennelle le principe proclamé dans l'art. 1 de la Déclaration de Paris. En y inscrivant l'inviolabilité de la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi, l'Italie a fait une innovation de la plus haute importance et mérite par là la place à part que nous lui assignons parmi les puissances des Deux-Mondes.

Les navires marchands ennemis ne seront pas capturés, en cette seule qualité, par les vaisseaux de guerre de l'Italie, ni par des corsaires sortis de ses ports, dans les guerres futures que pourrait avoir à soutenir cette puissance. Essayons d'indiquer quelle est la portée de cette formule nouvelle du droit maritime italien (1).

320. — L'abolition de la course et l'abolition du droit de prise maritime exercé par les vaisseaux de guerre sont subordonnées à la condition de réciprocité.

Quant à la course, l'art. 207 du Code de la marine marchande, qui ouvre le chapitre I du titre IV (*Du droit maritime en temps de guerre*), dispose qu'« aucun navire marchand ne peut courir sus à l'ennemi, faire des prises, visiter des navires ou exercer des actes de guerre, excepté dans les cas indiqués aux articles suivants. » Parmi ces cas, figure

(1) Vidari, *Del Rispetto della proprietà privata*, Pavie, 1867, p. 84-87 ; p. 91-93 ; p. 215-222 ; Pietro di Marco, *Le guerre marittime secondo i principii del Codice italiano del 21 giugno* 1865, Palerme, 1877, p. 17-24 ; p. 32-35 ; p. 46-49 ; Paternostro, *Delle prede, delle riprede e dei giudizii relativi*, Naples, 1879, ch. III, p. 35-59 ; Pierantoni, *Rapport présenté à l'Inst. de droit int. sur les prises maritimes d'après l'école et la législ. ital.*, R. D. I., 1875, p. 650-56. Cf. Bulmerincq, *Le Droit des prises marit.*, R. D. I, 1878, p. 434-440.

en première ligne celui où l'Italie serait en guerre avec des puissances qui n'ont pas adhéré à la Déclaration de Paris ou qui s'en écarteraient; en pareil cas, le gouvernement pourra autoriser l'armement en course, à titre de représailles des prises dont la marine marchande nationale aurait été victime. C'est ce qu'exprime en ces termes l'art. 208 : « L'armement en course est aboli. Néanmoins, sous la réserve des obligations prises par l'État dans la Convention de Paris du 16 avril 1856, l'armement en course contre les puissances qui n'auraient pas fait adhésion à la dite Convention ou qui s'en écarteraient, pourra être autorisé à titre de représailles des prises faites au détriment de la marine marchande nationale. Dans ce cas, les conditions pour les concessions de lettres de marque et pour l'exercice de la course seront déterminées par décret royal. A cet effet, si la puissance ennemie n'a pas renoncé préalablement à faire des prises, les armateurs des navires nationaux pourront, sur leur demande à l'autorité maritime, obtenir l'autorisation d'augmenter leur armement, leurs munitions, leur équipages au-delà de la limite ordinaire. »

Quant à l'abolition du droit de prise maritime exercé par les vaisseaux de guerre, l'art. 211, par lequel débute le ch. II du titre IV du même Code, porte : « La capture et la prise des navires marchands d'un État ennemi par les navires de guerre seront abolies par voie de réciprocité à l'égard des États qui adopteront la même mesure envers la marine marchande italienne. La réciprocité devra résulter de lois locales, de conventions diplomatiques ou de déclarations faites par l'ennemi avant le commencement des hostilités. »

L'abolition du droit de prise maritime exercé tant par les vaisseaux de guerre que par les corsaires, n'est donc que conditionnelle. Le Code de la marine marchande a été attaqué de ce chef par des publicistes italiens : M. Vidari et M. di Marco pensent qu'il n'était pas digne de l'Italie de ne faire cette double réforme qu'au regard des pays qui l'avaient déjà faite ou la feraient eux-mêmes, et que d'ailleurs les représailles ne sont qu'une « sotte vengeance ». MM. Pierantoni et Paternostro pensent au contraire que le législateur italien s'est tenu dans une sage réserve.

321. — Si la double réforme du Code italien n'est pas sans condition, elle n'est pas non plus absolue : elle comporte des exceptions qu'il s'agit d'indiquer brièvement.

L'art. 207 défend aux navires marchands de courir sus à l'ennemi ; de faire des prises, de procéder à des visites ou d'exercer des actes de guerre, sauf exceptions. Or, deux exceptions sont consignées dans les art. 209 et 210, sans compter l'absence de réciprocité de la part de l'État ennemi prévue par l'art. 208, que l'on peut envisager comme un cas d'exception au principe de l'art. 207.

322. — La première exception a trait au cas d'une agression de la part des vaisseaux ennemis. A vrai dire, comme le fait remarquer M. di Marco, cette exception n'en est pas une, car ce n'est que l'application du droit de légitime défense : le navire attaqué, soit par un corsaire, soit par un vaisseau de guerre, soit par tout autre vaisseau, peut repousser la force par la force, sans avoir besoin pour cela d'une commission de son gouvernement. Ce droit de légitime défense n'est pas personnel : l'art. 209 autorise le navire marchand italien à courir à la défense d'autres navires attaqués, nationaux ou alliés. Il y a plus : la défense pourra entraîner ou la destruction ou la capture de l'agresseur. Dans ce dernier cas, à qui appartiendra la prise ? au gouvernement, ou au vaisseau qui, en se défendant lui-même ou en défendant ses compatriotes ou ses alliés, aura opéré la capture ou y aura concouru ? La loi italienne résout la question en ce dernier sens. C'est ce qui résulte de la formule qu'emploie l'art. 209 : « Lorsque des navires marchands seront attaqués par des navires de guerre ou autres, ils pourront se défendre et les capturer ; ils pourront même courir à la défense d'autres navires attaqués, nationaux ou alliés, et concourir avec ceux-ci à la prise (1). »

323. — La seconde exception est formulée dans l'art. 210, qui prévoit le cas d'une tentative de capture faite par l'ennemi en vue des côtes. Dans ce cas, les autorités publiques et militaires ne manqueraient pas de prendre les mesures nécessaires pour repousser cette tentative. Mais indépendamment de cela, la loi fait appel à tous les citoyens, en

(1) Di Marco, *op. cit.*, p. 19-21.

leur permettant de faire des armements sans autorisation préalable et de courir sus à l'ennemi. « Si un navire ennemi tentait de faire des prises en vue des côtes de l'État, indépendamment des mesures qui seront prises par l'autorité militaire pour repousser l'attaque, il sera permis à tout citoyen de former des armements pour courir au secours du navire attaqué. Si le navire est sauvé, ceux qui auront concouru à sa défense recevront sur la propriété sauvée une prime à déterminer en cas de désaccord par l'autorité maritime compétente. » L'art. 210 suppose une tentative de capture. Qu'est-ce qui constitue cette tentative ? Un acte matériel dirigé contre un navire en vue de s'en emparer : la juridiction des prises décidera au besoin s'il y avait ou non tentative de capture au sens de l'art. 210. Les particuliers ne seraient pas autorisés à courir sus au vaisseau ennemi qui serait en vue des côtes sans commettre une telle tentative. Il faut, pour qu'on soit dans le cas prévu, qu'il y ait tentative faite en vue des côtes, c'est-à-dire à une distance qui peut être supérieure à l'étendue de la mer territoriale. Si la tentative a lieu hors de la vue des côtes, les armements en masse ne sont pas autorisés : c'est à l'autorité publique seule d'aviser, à l'ouïe de la nouvelle qu'un navire italien est attaqué dans le voisinage, mais hors de vue. Le navire sauvé, les vaisseaux qui sont venus à son secours doivent rentrer en rade, et ne pas poursuivre le cours de leurs succès : ceux-ci leur vaudront, non l'adjudication du navire sauvé, mais une récompense que l'autorité maritime compétente fixera en cas de désaccord (1).

324. — Le respect de la propriété privée ennemie suppose une propriété innocente. La propriété privée ennemie ne saurait prétendre à une plus large immunité que la propriété privée neutre : comme celle-ci, la propriété privée ennemie sera sujette à saisie et à confiscation, si elle est engagée directement ou indirectement dans les hostilités ; en un mot, l'immunité cesse en cas de rupture de blocus ou de transport de contrebande de guerre. Aussi l'art. 211, qui consacre l'inviolabilité de la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi, est-il suivi de la disposition suivante, conte-

(1) Di Marco, *op. cit.*, p. 22-24.

ıue dans l'art. 212 : « Sont exclues des dispositions de 'article précédent la capture et la confiscation pour contre-ıande de guerre et, dans ce cas, le navire en contravention ·era assujetti au traitement des navires neutres qui vio-ent la neutralite. Sont aussi exclues de ces dispositions la :apture et la confiscation pour rupture d'un blocus effectif :t déclaré. » Il est à noter que, si le chapitre III (*du trai-ement des navires et des marchandises neutres*) du titre V du Code italien consacre en général les règles les ılus libérales du droit international en matière de neutra-ité maritime, l'art. 215 édicte cependant la confiscation du ıavire neutre dont la cargaison se compose, en tout ou en ›artie, de contrebande de guerre : le navire ennemi porteur le contrebande de guerre sera donc, d'après la loi italienne, 'rappé de saisie et de confiscation.

325. — Les prises maritimes abolies, « la reprise qu'un ıavire de guerre ferait d'un navire marchand de la même ıation capturé pour contrebande ou pour violation de blocus, levrait, comme le dit M. Pierantoni, se transformer en une ;imple récupération, en vue de rendre le navire à son pro-›riétaire. (1) » L'art. 219 du Code maritime italien décide ıue, si un navire marchand, national ou allié a été repris par ın vaisseau de guerre, il doit être en *tous cas* (c'est-à-dire ıue le navire ait été conduit ou non dans un port ennemi) 'estitué à son propriétaire, sans aucune rémunération. Si la ›rise faite par l'ennemi est délivrée par l'équipage du navire ;aisi, cet équipage n'aura droit qu'à une gratification qui ;era fixée par la commission des prises (art. 220). Si un na-vire saisi par l'ennemi est abandonné par celui-ci, ou s'il :ombe entre les mains des nationaux par suite d'une tempête ›u de tout autre cas fortuit, il sera restitué au propriétaire, ıprès paiement à ceux qui l'auront ramené, des frais de ;auvetage et de la prime établie par l'art. 134 (art. 222). Pré-voyant enfin le cas où un navire marchand, national ou étranger, frété pour le compte de l'État, est repris par un vaisseau de guerre après être tombé entre les mains de l'ennemi, la loi italienne décide que ce navire sera restitué au propriétaire, qui ne devra aucune rétribution (art. 221).

(1) Pierantoni, R. D. I., 1875, p. 649.

Ces dispositions en matière de reprises seraient applicables, que l'Italie eût affaire ou non à une puissance admettant et pratiquant le respect de la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi, c'est-à-dire que le droit de prise fût exercé par les vaisseaux de guerre avec toute sa rigueur actuelle ou converti en un droit de saisie à l'encontre de la propriété engagée dans un transport de contrebande ou dans une rupture de blocus.

En voici d'autres, qui ne seraient applicables que dans une guerre où le gouvernement italien, ayant à combattre un adversaire qui n'aurait pas adhéré à l'art. 1 de la Déclaration de Paris ou qui violerait cet article, userait de la faculté que lui donne la loi d'autoriser des armements en course à titre de représailles. En pareil cas, si un navire marchand, national ou allié, a été pris par l'ennemi puis repris par un corsaire italien, il sera restitué à son propriétaire ; mais celui-ci aura à payer le 1/5 ou le 1/10 de la valeur des objets repris, le 1/5 si la prise est restée pendant vingt-quatre heures aux mains de l'ennemi, le 1/10 si la reprise a été faite avant les vingt-quatre heures ; bien plus : si le navire saisi a déjà été amené dans un port ennemi, on suivra les règles établies pour les prises faites contre l'ennemi, c'est-à-dire que le navire repris sera adjugé en totalité au recapteur (art. 219). Attribuer au corsaire le 1/5 ou le 1/10 du navire national repris après être resté vingt-quatre heures ou moins entre les mains de l'ennemi, cela peut paraître déjà exorbitant. Mais lui attribuer la totalité de ce navire, s'il a été conduit *intra præsidia*, et qu'il ait été jugé ou non, c'est une disposition qui fait tache dans la législation la plus libérale du monde : M. Paternostro le constate à bon droit (1). Si le corsaire opère la reprise d'un navire marchand, national ou étranger, frété pour compte de l'État et tombé entre les mains de l'ennemi, il sera dû au corsaire recapteur (pareillement au navire marchand qui ferait une telle reprise) sur le trésor national, une récompense égale au 1/4 ou au 1/6 des objets repris, selon les divers cas prévus dans l'art. 219 (art. 221-2°).

326. — Le droit de capture étant supprimé, il ne saurait

(1) Paternostro, *op. cit.*, p. 78, note 2 *in fine*.

être question de l'*indult* à accorder aux navires marchands ennemis qui se trouvent stationnés, au moment où la guerre éclate, dans les eaux ou dans les ports de l'un ou l'autre des belligérants : tous les navires marchands ennemis, tant qu'ils ne se mêleront pas directement ou indirectement aux hostilités, jouiront d'un indult illimité. Il ne saurait être moins encore question de frapper de saisie et de confiscation les vaisseaux ennemis surpris par la guerre dans la même situation, puisque les nations qui exercent encore le droit de capture ont substitué à cette saisie à l'improviste qui leur a paru trop rigoureuse et trop lâche, la pratique plus humaine de l'indult.

Mais, si dans une guerre où l'Italie viendrait à être engagée, son adversaire ne voulait pas renoncer au droit de capture et forçait le gouvernement italien à l'exercer aussi, celui-ci devrait, aux termes de la loi, accorder aux navires ennemis surpris par la guerre dans les ports ou rades de l'Italie un délai indéfini pour en sortir ; toutefois, des circonstances particulières pourraient amener le gouvernement à leur assigner un terme pour leur départ : en tous cas, ils seront munis d'un sauf-conduit pour retourner dans leur patrie. C'est ce que déclare l'art. 243 : « Tous navires marchands de la nation ennemie qui se trouveraient dans les ports ou dans les eaux territoriales de l'État au moment de la déclaration de guerre, seront libres d'en sortir quand ils voudront, à moins que le gouvernement, par suite de circonstances spéciales, ne juge bon de leur fixer un délai pour leur départ. A cet effet, les dits navires seront à leur départ munis de sauf-conduits pour retourner dans leur patrie. »

Toutefois cet indult est subordonné, ici encore, à la condition de réciprocité : si l'ennemi commence les hostilités en frappant de saisie les navires italiens qui se trouvent dans ses ports ou en pratiquant des exactions dans les provinces de l'État, le gouvernement italien pourra saisir les navires ennemis qu'il aura sous la main, à titre de représailles. « Néanmoins, ajoute l'art. 243, il pourra, à titre de représailles, y avoir lieu à frapper d'embargo ou de séquestre les navires en question, au cas où l'ennemi aurait commencé les hostilités en capturant les vaisseaux italiens

qui se trouveraient dans ses ports ou en pratiquant des exactions dans les provinces de l'État (*od operando estorsioni nelle provincie dello stato*). » La disposition suivante de l'art. 244 sur le sort et la destination de ces navires et de leurs cargaisons est bien remarquable : « Les navires saisis comme il vient d'être dit, et les cargaisons de ces navires qui appartiendront à l'ennemi, peuvent, suivant les circonstances, être retenus jusqu'à la fin de la guerre ou déclarés de bonne prise. En ce cas, le produit en sera destiné à indemniser au *prorata* de leurs intérêts respectifs les nationaux lésés par l'ennemi ; et l'on observera, tant pour le jugement de la validité de la prise que pour la liquidation y relative, les règles et la procédure précédemment établies (1). »

327. — La loi italienne déclare libres les équipages des navires marchands ennemis séquestrés, capturés ou confisqués : seulement, une fois de plus, la loi autorise le gouvernement à s'écarter de cette règle à titre de représailles. C'est ce que porte l'art. 245 : « Les équipages des navires marchands séquestrés, capturés ou confisqués seront dans tous les cas, laissés en liberté. Seulement, par voie de représailles, les membres de la nation ennemie pourront être retenus, quand la puissance à laquelle ils appartiennent aura fait prisonniers les équipages ou les marins des navires marchands italiens ou d'une puissance alliée (2). »

(1) Vidari, *op. cit.*, p. 85. M. Vidari fait remarquer que le Code italien ne parle que de cet embargo qui frappe les navires marchands ennemis après la déclaration de guerre, non de celui qui a lieu en prévision de l'ouverture prochaine des hostilités : c'est ce dernier qui est le véritable embargo ; le Code italien, en le passant sous silence, en nie la légitimité, et on ne peut que l'en féliciter.

(2) Vidari, *op. cit.*, p. 86. -- Notons enfin que, si l'Italie appliquait dans une guerre le droit de prise maritime, elle respecterait les transferts de bâtiments ennemis faits à des neutres après la déclaration de guerre, pourvu que les papiers des bâtiments ainsi transférés fussent en règle et le transfert de bonne foi. M. di Marco, *op. cit.*, p. 32-33, qui relève ce point important, en a pour augure la disposition de l'art. 42 du Code de la marine marchande, aux termes duquel aucun navire provenant de la vente faite par un sujet d'une puissance en état de guerre avec une puissance qui est en paix avec l'Italie, ne pourra obtenir la nationalité italienne. Toutefois, le ministre de la marine pourra, si la sincérité de la vente est constante à ses yeux, accorder la naturalisation au navire. « L'acte de nationalité une fois délivré par le ministre, dit M. di

328. — En somme, comme le dit M. Vidari, l'Italie offre à tous les peuples du monde de précieuses garanties de liberté et de justice, pourvu qu'ils veuillent les accepter. Si le principe du respect de la propriété privée ennemie et de l'inviolabilité des équipages n'est pas bientôt accepté partout, la faute n'en sera pas à ce pays, qui, à peine constitué, a dépassé dans la voie d'un libéralisme de bon aloi les vieux États de l'Europe, en inscrivant dans son Code maritime le principe que consacrera le droit de l'avenir, et ce qui est mieux encore, en l'appliquant loyalement dans la guerre de 1866 et en s'engageant par le traité du 26 février 1871 à l'observer envers les États-Unis.

Marco, la sincérité du transfert doit toujours être présumée : ce que l'Italie prescrit pour ses sujets, la justice l'engage à l'appliquer aux navires étrangers, au cas où elle se trouverait en guerre. »

CHAPITRE II

LES TRIBUNAUX DE PRISES

329. — C'est un principe constant et universel, non moins que plusieurs fois séculaire, que toute prise doit être jugée. Ce jugement des prises a un caractère particulier, soit qu'on l'envisage par rapport aux navires saisis *comme* ennemis, soit qu'on l'envisage par rapport aux navires saisis *quoique* neutres. Quant aux navires saisis comme ennemis, la guerre maritime présente avec la guerre continentale un contraste qui est tout à l'avantage de la première : quand il s'agit d'une réquisition ou d'une contribution, d'une atteinte quelconque portée à la propriété privée sur terre, nous ne voyons pas intervenir une procédure judiciaire ; la guerre maritime, elle, n'est pas soumise à l'empire exclusif de la force brutale : de ce chef, elle l'emporte sur la guerre continentale. Quant aux navires saisis quoique neutres, il se présente une grosse difficulté : voilà une juridiction — nous verrons que c'est celle du capteur — qui s'exerce sur des sujets soumis à une autre souveraineté que celle de l'État dont cette juridiction relève : vainement dira-t-on que les neutres n'ont pas été neutres jusqu'au bout, que l'acte hostile commis par eux les rend justiciables du belligérant, car la question est de savoir précisément si les neutres ont manqué aux devoirs de la neutralité, s'ils ont commis l'acte d'hostilité qu'on leur reproche. Il suffit, pour le moment surtout, de signaler la difficulté : nous verrons ailleurs très-sommairement comment on a cherché à y remédier, sans oublier que nous ne nous occupons pas des rapports entre belligérants et neutres, ni que dans la IIIe Partie nous aurons à envisager uniquement les réformes proposées dans l'intérêt commun des belligérants et des neutres. Quant à pré-

nous constatons l'égalité des sujets belligérants et des neutres, comme aussi des nationaux de chaque t engagés dans un commerce quelconque avec , devant les tribunaux de prises (1).

— Jusqu'au jugement, le capteur n'a qu'un droit entiellement précaire sur la prise, il n'en est pas encore priétaire : l'*occupatio bellica* ne constitue plus par elle-me une cause d'acquisition, après avoir été réputée ndant longtemps la cause d'acquisition par excellence. Le pteur, qui n'est pas devenu propriétaire par le simple fait l'appréhension, ne le devient pas davantage par cela seul 'il garde la chose appréhendée entre les mains pendant délai plus ou moins long, ni par cela seul qu'il l'a conite en lieu de sûreté (*intra prœsidia*) : l'appréhension, la tention prolongée, la mise en sûreté sont de purs faits qui sauraient fonder le droit. C'est le jugement qui constiera le titre du capteur. Jusque-là il a un droit *en herbe*, urrait-on dire, en employant l'expression par laquelle icard désigne le droit conditionnel : il a droit à la condamn ; c'est un détenteur ; le caractère de sa détention sera précié et jugé : si ce caractère est trouvé légitime, la tention sera convertie en propriété par la vertu du jugeent. En un mot, il y a des lois de la guerre ; un tribunal aminera si le capteur les a observées, et si le tribunal rès examen estime qu'il s'y est conformé, la saisie sera clarée valable : le fait sera converti en droit. Au point de e absolu, cet état de choses n'est point satisfaisant : rce que le propriétaire aura été dépouillé selon les règles, perdra bien et dûment sa chose ! Cela peut paraître injuste irrationnel : ce qui le serait plus encore, c'est que sans ntrôle d'aucune sorte cette spoliation s'accomplit et que, s l'appréhension, le droit du propriétaire primitif s'évaouit pour céder la place à celui du capteur. Cette spoliation st une violence que l'état actuel du droit de la guerre matime autorise ; le fait de l'existence d'un tribunal de prises st un tempérament à cette violence : le droit ne pouvant upplanter la force, a réussi à se faire une place à côté d'elle

(1) Bulmerincq, *Le Droit des prises marit.*, 2e partie, R. D. I., 1879, 320 sqq.; Renault, *Cours de Droit des gens*, 1880-81.

à en contenir l'élan désordonné. Le capteur a-t-il agi
onformément au droit international? Telle est la question
ue le tribunal de prises aura à résoudre. C'est déjà beau-
coup qu'une telle question se pose, que jusqu'à sa solution
tout soit en suspens, qu'enfin il faille une solution affirmative
pour que, si compromis que soit en fait par la capture le
droit du capturé, ce droit passe au capteur (1).

331. — Le jugement des prises maritimes appartient au
souverain du capteur, qui l'exerce lui-même ou par délégation.
C'est lui qui connaîtra de la validité des prises faites sur les
ennemis (nous laissons absolument de côté les neutres pour
n'en parler, même incidemment, que dans la IIIe Partie) par
ses agents, vaisseaux de guerre ou corsaires. Pendant long-
temps, on a trouvé cela assez naturel, et si aujourd'hui on ne
pense plus de même, c'est qu'on entrevoit et qu'on caress
la possibilité de constituer les tribunaux de prises internatio-
naux. Il est incontestable, a-t-on dit, que le belligéra
appelé à se prononcer sur la validité d'une prise faite par
ses agents, sera à la fois juge et partie : mais en faisant
juger la capture par le souverain du capturé ne tomberait-on
pas dans le même inconvénient? Il y a plus : l'exercice du
droit de prise ou de capture, soit par les vaisseaux de
guerre, soit par des corsaires, est une conséquence et une
émanation du droit de guerre lui-même ; c'est exclusive-
ment sur le gouvernement du capteur que le droit interna-
tional en fait peser la responsabilité. C'est à lui qu'il appa-
tient de mettre à couvert sa propre responsabilité en contrô-
lant les faits et gestes de ceux à qui il a délégué l'exercice
du droit de guerre, et de réprimer les abus dont ce contrôle
lui révélerait l'existence. Un souverain étranger quelconque
ne saurait s'acquitter de ce soin à sa place : il ne pourrait
prétendre sans nier l'indépendance même de l'État sou-
rain du capteur ; et le contrôle qu'il usurperait serait e
aucune efficacité, car ses décisions ne sauraient être m

(1) Kaltenborn, *Seerecht*, 1851, II, p. 367 : cet ouvrage, extrêm
rare en France, se trouve à la B. N.; Bluntschli, *Mod. Volk.*, 18
841. 842, et les notes, p. 473-74 ; Gessner, *Droit des neutres*, 2
369; Sheldon Amos, *Lectures on int. law*, 1874, *Lect.* VI, p.
Calvo, *Droit int.*, IV, p. 258-59 ; p. 271 ; Bulmerincq, *op. cit.*,
1879, p. 343-49.

à exécution à l'encontre d'individus non soumis à sa souveraineté, comme le capteur. Ce n'est donc ni au souverain du capturé ni à un tiers État quelconque que doit, au point de vue des principes, et que peut, au point de vue pratique, appartenir la juridiction des prises : c'est au souverain du capteur (1).

332. — Mais quel est le caractère de cette juridiction ? Comment sera-t-elle organisée, c'est-à-dire quel sera le personnel chargé de juger, en quel lieu et en quel temps jugera-t-il ? Quelle en est la compétence exacte ? Quelles règles doit-elle suivre quant au fond du droit ? Voilà une première série de questions, que nous étudierons sous un premier chef ; sous un second chef, nous envisagerons la procédure, c'est-à-dire tout ce qui a trait à l'instruction et au jugement de première instance ou d'appel, à la marche et à l'administration de la preuve. Nous passerons tous ces points en revue aussi rapidement que possible.

I

Caractère de la juridiction des prises, son organisation (personnel, lieu, temps), sa compétence. Les règles de droit qu'elle est chargée d'appliquer

333. — A). La question du caractère de la juridiction des prises est restée longtemps dans une grande obscurité, et il s'en faut qu'elle soit aujourd'hui même complètement élucidée, dans la pratique comme dans la théorie. Malgré tout, nous pouvons dire, ce nous semble, en prenant en considération les opinions des publicistes les plus récents et la pratique de formation la plus nouvelle, que les tribunaux de prises sont de véritables tribunaux dans toute la force du terme, que ce sont des tribunaux spéciaux, enfin que ce sont des tribunaux internationaux, sinon dans leur organisation, du moins quant à leur mission et en ce sens que les questions qui s'agitent devant eux sont des questions de droit international.

(1) Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, II, p. 185 ; Calvo, *op. cit.*, IV, p. 272, § 2820 ; Sheldon Amos, *op. cit.*, p. 99-100.

334. — Les tribunaux de prises sont de véritables tribunaux. Ce ne sont pas, comme on l'a dit si souvent et comme on pourrait le croire en prenant des faits anciens ou des abus encore subsistants pour l'expression de la pratique internationale contemporaine, des organes administratifs, des institutions juridico-politiques, des commissions du souverain ou des conseils du prince. Ce sont des tribunaux : nous n'en voulons d'autre preuve que le fait qu'ils ont à résoudre une question de droit, celle de la validité de la prise. Vainement allèguera-t-on que l'ennemi n'a pas de droits, qu'il n'a pas le *locus standi in judicio*, que le capturé, quelle que soit l'injustice dont il a été victime, n'a aucune action utile contre le capteur, qu'ainsi la décision qui intervient sur la validité d'une capture, n'a au fond rien de contentieux, qu'elle est purement gracieuse. Raisonner ainsi, c'est remettre en question les conquêtes si laborieusement faites sur la barbarie des temps antiques et du moyen-âge : la question est de savoir s'il y a un droit de la guerre, si les belligérants sont tenus d'observer ce droit l'un à l'égard de l'autre : si l'on reconnaît qu'un tel droit existe — peu importe, au point de vue des principes purs, qu'il soit plus ou moins bien défini, — on doit admettre forcément que l'autorité chargée de décider si ce droit a été observé dans une affaire de prise, est un tribunal proprement dit : le langage, qui est en général l'expression spontanée de la vérité et du bon sens, ne s'est pas trouvé en défaut en notre matière, et les mots *tribunaux de prises*, *jugement de prises*, sont d'un usage aussi ancien qu'universel.

335. — Seulement, s'il y a dans toute affaire de prises une question essentiellement et exclusivement *juridique*, sur laquelle un tribunal doit statuer sous la responsabilité de l'État qui l'a institué, il existe à côté de cette question et préalablement à elle, une question purement politique, qu'on peut appeler la question *d'opportunité* : les prises sont faites au nom de l'État, et si l'État en abandonne au capteur le bénéfice intégral ou partiel, le droit de celui-ci ne naît qu'au moment où la prise est déclarée valable et adjugée au nom de l'État. S'il en est ainsi, l'État peut, avant tout jugement, ordonner la restitution d'une prise, soit qu'elle lui paraisse manifestement injuste, soit qu'il la juge impolitique, soit

nfin qu'il ne veuille pas se prévaloir d'un droit qui lui sem-
le trop rigoureux. Cette restitution ne sera pas ordonnée
eulement au cas où il s'agira d'une prise neutre : elle
ourra l'être, en fait elle l'a été parfois, au cas d'une prise
onstamment ennemie. C'est ainsi qu'en 1870 le ministre de
a marine de France fit relâcher la *Ghérardine*, navire alle-
nand entré au Havre dans la connaissance de l'état de
uerre et après l'expiration du délai de grâce, de plus chargé
le marchandises françaises, neutres et ennemies : c'était là
ne mesure purement gracieuse, qui ne fut pas étendue à
a cargaison ennemie, on ne voit pas bien pourquoi ; cette
argaison fut condamnée par le Conseil des Prises, qui
ugea à cette occasion que le Conseil doit se décider d'après
es règles du droit, sans se préoccuper des actes de l'admi-
istration. « Considérant, dit le Conseil, qu'en accordant un
aiuf-conduit au capitaine du navire, le ministre a fait un acte
l'administration publique, dont le Conseil n'a point à se faire
uge, mais qui ne peut en quoi que ce soit modifier les prin-
ipes de droit public sur lesquels seul le Conseil doit appuyer
a décision..... (1).» Mais, cette réserve faite — et elle nous
araît d'une justesse difficilement contestable, — (2) il n'en
este pas moins vrai qu'il y a un juge de la validité de la
rise et que ce juge est un véritable juge, un délégué de
'État belligérant disant le droit sous sa propre responsabi-
ité et sous celle de l'État dont il tient ses pouvoirs, en un
not que le tribunal des prises est un tribunal proprement dit.

336. — Mais c'est un tribunal spécial. S'il y a, en effet,
ne question de droit à juger, c'est une question spéciale,
lont la solution exige des connaissances spéciales. La so-
ution n'en saurait être confiée aux tribunaux ordinaires de
'ordre judiciaire, dont la mission est de statuer sur des

(1) Barboux, *op. cit.*, p. 63.

(2) Sans entrer ici dans le détail des opinions, nous devons signaler
que la distinction entre la question d'*opportunité* et la question de *validité*
le la prise est due à MM. Pistoye et Duverdy : M. Pistoye l'a formulée
our la première fois dans la *Gazette des Tribunaux*, n° du 17 avril
1840, il l'a reprise avec plus de développement dans une brochure pu-
bliée en 1845 sous ce titre : *Du Conseil d'État, de son organisation, de
on autorité, de ses attributions*. Cette opinion a été admise par la ma-
orité de la commission de la Chambre des Députés (Rapport de M.
Dalloz du 10 juin 1840). Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, II, p. 179-82.
M. Gessner, *op. cit.*, p. 395-96, approuve ce point de vue.

questions de pur intérêt privé ; elle ne devrait pas être confiée non plus aux juridictions de l'ordre administratif, même statuant au contentieux, car ces juridictions, instituées pour juger les rapports entre l'État et les particuliers, n'ont pas les connaissances nécessaires pour trancher des questions de droit international. Les juges les mieux qualifiés seraient des jurisconsultes versés dans la connaissance du droit international et spécialement du droit international maritime : ces jurisconsultes pourront appartenir à la magistrature, au ministère des affaires étrangères, au ministère de la marine même, mais la seule qualité de magistrat, de fonctionnaire du ministère de la marine ou des affaires étrangères, de diplomate ou d'officier de marine, ne constitue pas un titre suffisant ; le tribunal de prises pourra s'entourer de toutes les lumières qu'il jugera convenable, mais ce sera un tribunal composé de jurisconsultes : nous verrons dans un instant qu'en fait, s'il n'en est pas toujours ainsi, cette vérité tend à être de moins en moins méconnue.

337. — Enfin, le tribunal de prises est un tribunal international, non pas sans doute, jusqu'ici du moins, par sa composition, mais par la mission dont il est investi. Les déclarations les plus catégoriques et les plus belles à ce sujet sont dues certainement aux juges de prises anglais et aux publicistes anglais. Ici, c'est Lord Stowell (Sir W. Scott) qui dit : « Ce tribunal est un tribunal international, siégeant sous l'autorité du roi de la Grande-Bretagne (1). » Là, c'est Sir James Marriott, son devancier, moins illustre, mais très-réputé, qui, traçant le portrait idéal du juge de prises, le dépeint sous ces traits : « Le juge de prises doit être un homme indépendant, animé du désir d'être également juste pour tous, *tros rutulusve*, comme s'il était l'arbitre élu de tout le monde commercial (2). » Les publicistes anglais expriment la même idée : on peut citer notamment Sir R. Phillimore et M. Sheldon Amos (3). Les auteurs du continent ne sont pas moins formels ni moins unanimes : nous avons fait,

(1) *The Recovery* 6 *Rob.* p. 348 ; Phillimore, *Comm.*, III, § 436, p. 652 ; Sheldon Amos, *Lect.*, p. 111. V. *sup.*, n° 86.

(2) Gessner, *op. cit*,, p. 396-97.

(3) Phillimore, *Comm.*, III, § 433, p. 648-49 ; Sheldon Amos, *Lect.*, p. 99.

de préférence, allusion aux déclarations des juges et des auteurs anglais, car, en dépit de ces belles professions de foi, les décisions des Cours de prises anglaises ont été souvent d'une partialité qu'on ne retrouve nulle part au même degré, si ce n'est peut-être en Amérique, dans certains jugements rendus pendant la guerre de la Sécession. Il conviendra, en présence de ces faits, de se demander si, comme le pensent beaucoup de bons esprits sérieux et pratiques, des tribunaux internationaux, appelés à juger en matière de prises, peuvent sans danger rester ce qu'ils ont été jusqu'ici, des tribunaux nationaux par leur composition.

338. — B). La constitution et l'organisation de ces tribunaux de prises, qui ont une mission commune, varient dans les différents pays. Partout, on admet qu'ils ne fonctionnent que pendant la durée de la guerre, à compter de la déclaration de guerre jusqu'à épuisement des affaires nées de saisies faites avant la conclusion de la paix (l'usage admet, en effet, que les tribunaux de prises peuvent continuer à siéger après la fin de la guerre ; mais les traités de paix, avons-nous vu, mettent en général fin à leur mission, en stipulant la restitution des prises non encore jugées), que, d'ailleurs, les tribunaux de prises soient temporaires ou permanents. On admet aussi que les tribunaux de prises ne peuvent siéger que dans les pays des belligérants : une Cour de prises ne saurait être établie en pays neutre, et les agents consulaires des belligérants à l'étranger n'ont plus aujourd'hui le droit de juger les prises qui seraient conduites en relâche forcée dans les ports neutres de leur consulat : ils pourront seulement procéder à l'*instruction*. C'est ce qui résulte, pour la France, du décret du 18 juillet 1854, portant institution d'un Conseil des Prises, *seul* compétent pour le jugement des prises, sauf recours au Conseil d'État : ce décret a aboli implicitement l'art. 21 de l'arrêté du 2 prairial an XI (qui confirmait l'art. 23 de l'arrêté du 6 germinal an VIII), comme l'a expressément indiqué une circulaire du ministre de la marine, en date du 16 août 1854 (1). Enfin, partout on rencontre des autorités, ou commissions ou tribunaux, chargés de l'instruction préparatoire dans les ports de

(1) Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, II, p. 226-28.

la métropole ou des colonies, et au-dessus de la juridiction chargée de statuer sur la validité des prises, une juridiction de seconde instance ou d'appel devant laquelle les intéressés peuvent se pourvoir.

Ces traits communs signalés, indiquons brièvement les particularités les plus saillantes et les plus intéressantes au point de vue doctrinal.

339. — Nulle part la juridiction des prises n'est organisée d'une façon aussi franchement judiciaire, si l'on peut ainsi parler, qu'en Angleterre et aux États-Unis.

En ce qui concerne la Grande-Bretagne, les tribunaux de prises de première instance sont des tribunaux rentrant d'une façon normale dans l'organisation judiciaire anglaise, mais qui sont érigés en Cours de prises par une commission spéciale de la Couronne. Dans la Grande-Bretagne et en Irlande, dit M. Hall dans une note communiquée à M. Bulmerincq, la compétence en matière de prises appartient en première instance à la section de la Haute Cour de justice que l'on désigne sous le nom de *Probate and Admiratly Division*, dont les juges seront à l'avenir, au début de chaque guerre, constitués juges en matière de prises par une commission spéciale. Jusqu'à une récente organisation des Cours anglaises, le juge de la Haute Cour d'Amirauté était constitué juge en matière de prises, quand surgissait la nécessité d'établir une Cour de prises. Les juges de la section sont au nombre de deux; ils peuvent siéger, et en fait ils siégent séparément. Pour les colonies et les possessions extérieures, les Cours de vice-amirauté sont érigées en Cours de prises par une commission spéciale adressée, soit aux juges ordinaires des Cours supérieures, soit, lorsque le nombre des affaires est considérable, à un juge nommé dans ce but. Ces Cours, tant anglaises que coloniales, ont juridiction complète et exclusive en première instance pour tous les procès relatifs aux prises amenées dans des ports de leur ressort. La réorganisation générale des tribunaux n'ayant pas encore été complètement effectuée, ajoute M. Hall, il est impossible de dire avec une certitude absolue quelles seront les dispositions définitives en ce qui concerne l'appel; il n'est cependant guère douteux que, comme jusqu'à présent, on ne permettra qu'un seul appel, qui sera

ant la Cour d'appel ordinaire (1). Or, actuellement matière de prises vient devant la division judi- seil Royal (*the judicial Committee of the Privy* décisions sont définitives. Il est remarquable de cette seconde Cour, au témoignage de ait la forme d'une prière, adressée à la er ou d'annuler la décision de première d cette prière est bien un véritable ronne n'a jamais songé, et la constitution mettrait peut-être pas de le faire, dit Sir R. Phillimore, à ne pas se conformer à la prière de ses conseillers privés de la division judiciaire (2).

340. — Aux États-Unis, après des discussions sur la compétence en matière de prises, la doctrine qui attribue cette compétence aux Cours dont l'autorité émane de la constitution même, l'a emporté. Cette doctrine est absolue et ne comporte aucune exception : le gouverneur de la Californie avait nommé juge de prises l'*Alcade* (le maire) de Monterry, port du Mexique occupé militairement par les États-Unis ; le Président avait ratifié cette nomination : la Cour suprême déclara nulles toutes sentences rendues par ce juge, parce qu'il ne tenait pas directement son pouvoir de la constitution. Cette doctrine, après avoir été sanctionnée par l'Acte sur les prises du 26 juin 1812, a été consacrée par l'Acte de 1864 sur la procédure relative aux prises et au partage des deniers de prises. Les tribunaux de district jugent en première instance les questions de prises ; les tribunaux de circuit ou de cercle, appelés aussi Cours fédérales, constitueraient, si l'on en croit Sir R. Phillimore, une seconde instance, et seraient compétents pour juger les appels dans les affaires de prises où l'objet en litige, sans les frais, dépasse 300 dollards (3). Vient enfin la Cour suprême, qui juge en dernier ressort les appels dans les procès de prises : cette

(1) Bulmerincq, *Le Droit des prises marit.*, 1e partie, R. D. I., 1878, p. 187.

(2) Phillimore, *Comm.*, III, p. 664-65, § 439.

(3) Sir R. Phillimore, dit M. Bulmerincq, cite les *Commentaires* de Kent, mais ne cite pas les lois américaines. D'après l'acte de 1864, le tribunal de district constitue la première instance en matière de prises. Les appels vont directement à la Cour suprême. Bulmerincq, *op. cit.*, R. D. I., 1881, p. 471-72.

Cour est d'ailleurs revêtue de diverses attributions touchant au droit international. Il est à remarquer que l'appel des décisions des tribunaux de district peut être porté directement devant la Cour suprême, sans passer par les Cours fédérales (en admettant que celles-ci soient bien réellement des juges d'appel en matière de prises), pourvu que le montant du procès excède 2.000 dollards, ou que l'appelant soit muni d'un certificat d'un juge de district attestant que l'affaire soulève une question d'intérêt général : il est probable que, si toutefois les appels peuvent être portés devant les Cours fédérales, en fait, on passe très-souvent par-dessus ces Cours pour s'adresser immédiatement du tribunal de district à la Cour suprême. En tous cas, l'Acte de 1864 ne prévoit que deux degrés de juridiction en matière de prises (1).

Mais, avant qu'il soit question de s'adresser aux tribunaux de première instance ou d'appel, le capteur a affaire à divers personnages chargés de procéder à l'instruction préparatoire ou de prendre des mesures conservatoires. A son arrivée au port, le conducteur de la prise doit remettre les documents à l'un des commissaires de prises : chaque tribunal de district nomme des commissaires de prises, trois au plus, dont un officier de marine retraité et un membre de la chambre des avocats pratiquant depuis trois ans au moins : ces commissaires font l'instruction et en adressent le résultat, avec les pièces, au tribunal de district qui les a nommés. Le conducteur de la prise doit faire en outre un rapport au procureur de district, chargé de poursuivre le jugement des prises, de représenter les intérêts des États-Unis dans les procès de prises et de prêter aux capteurs

(1) « En examinant les dispositions rapportées plus haut de la législation américaine la plus moderne que nous ayons pu nous procurer, dit M. Bulmerincq, *l. c.*, p. 472-73, c'est-à-dire le règlement des prises de 1864, dont nous ne possédons malheureusement qu'une traduction allemande, nous arrivons aux conclusions suivantes : 1° Les appels du tribunal de district vont directement à la Cour suprême ; 2° Les appels du tribunal d'arrondissement (*circuit courts*) vont de la même manière à la Cour suprême (*supreme court*), comme les appels du tribunal de district. Il ne semble donc pas que des appels du tribunal de district puissent aussi aller au tribunal d'arrondissement, comme Sir R. Phillimore l'expose. . . Nous faisons appel aux lumières et à l'obligeance des jurisconsultes américains. »

leur assistance gratuite. Puis il remettra à la garde du *Marshal* (fonctionnaire du tribunal de district) les prisonniers qui doivent servir de témoins, et gardera lui-même le navire jusqu'à ce qu'un jugement du tribunal de district en confie la garde au *Marshal*, sur la demande du procureur de district. — Le tribunal de district compétent est celui dans le ressort duquel se trouve le port où la prise est amenée ; lorsque la prise a été perdue ou détruite, le procès peut commencer dans tel district que le secrétaire de la marine désignera ; et au cas où il n'en aurait pas désigné un dans les trois mois de la capture, le capteur pourra introduire la demande dans un district quelconque. Lorsque le procès n'a pas commencé dans le délai voulu, une des parties quelconques qui réclament les marchandises capturées pourra s'adresser à un tribunal de district quelconque ; la demande devra dans tous les cas être communiquée officiellement au procureur de district et au secrétaire de la marine. En fait, probablement même aussi en droit, les appels vont directement à la Cour suprême. Il y a ceci de remarquable, que l'appel est possible non-seulement lorsque le montant du litige dépasse 2.000 dollards, mais encore lorsqu'on peut produire un certificat du juge de district déclarant que l'affaire soulève une question d'intérêt général. Enfin, — chose encore plus remarquable — tout procès de prises pendant devant un tribunal de district, doit, si toutes les parties intéressées qui ont paru au procès le demandent d'un commun accord, être porté devant la Cour suprême ; ce transfert peut aussi avoir lieu à la demande d'une partie quelconque, si le tribunal le permet et aux conditions qu'il impose : toutefois un tel transfert est impossible, lorsque la somme contestée ne dépasse pas 2.000 dollards, sans que le tribunal atteste que la cause soulève une question d'intérêt général (1).

341. — Dans les Pays-Bas, les affaires de prises étaient autrefois, et d'après un état de choses que confirmaient encore l'Instruction du 13 janvier 1781 et le Règlement sur les prises du 26 janvier 1781, jugées par le Conseil d'Ami-

(1) Bulmerincq, *op cit.*, R. D. I., 1878, p. 630-35 ; Cf. R. D. I., 1881, p. 471-72.

rauté, dont les décisions pouvaient être déférées en appel à un tribunal composé de trois membres du Collége d'Amirauté de première instance et de quatre députés des États-Généraux, assistés d'un clerc. Aujourd'hui, l'organisation des tribunaux de prises en Hollande est purement judiciaire. Aux termes de l'art. 89 de la loi du 1er octobre 1838 sur l'organisation judiciaire et l'administration de la justice, la Haute-Cour (*Hooge Raad*), connaît en première instance de tous différends en matière de prises et de butin faits et amenés par les vaisseaux de guerre de l'État. Les décisions du *Hooge Raad* lui sont soumises à lui-même en appel. Il juge en première instance à sept conseillers et en appel à onze conseillers. « Tous les conseillers du *Hooge Raad,* dit M. Bulmerincq, sont des jurisconsultes nommés par le Roi parmi cinq candidats désignés à chaque vacance par la deuxième chambre des États-Généraux. La révision du jugement par la même instance ne peut pas précisément sembler recommandable ; mais ce qui est recommandable, c'est la décision des affaires de prises par des jurisconsultes (1).

342. — L'histoire de la juridiction des prises en France ne saurait trouver place dans cette étude ; elle est d'ailleurs trop connue et a été trop nettement exposée par MM. Pistoye et Duverdy, pour que nous la rappelions même sommairement. Nous relèverons seulement un trait qui offre un intérêt particulier au point de vue de notre étude. On sait qu'après avoir appartenu à l'amiral jusqu'à la suppression de cette charge sous Louis XIII, puis au grand-maître, chef et surintendant de la navigation et du commerce de France, qui remplaça l'amiral, et avoir été exercée par Richelieu, puis par la reine Anne d'Autriche, en sa qualité de surintendante de la navigation, enfin par le duc de Vendôme, qui lui succéda dans cette charge et s'en trouva fort embarrassé, la juridiction des prises fut confiée à un Conseil des Prises, composé de conseillers d'État et de maîtres des requêtes, qui devait s'assembler auprès du duc de Vendôme et juger les questions de prises avec les affaires concernant les bris et naufrages, privativement à tous autres juges. Dès son établissement primitif (20 décembre 1659), le Conseil, qui

(1) Bulmerincq, *op. cit.*, R. D. I., 1878, p. 231-32 ; 1881, p. 471.

d'ailleurs fut supprimé ou remplacé, puis rétabli, avait une compétence exclusive en matière de prises et jugeait tous les procès de prises maritimes, même au cas où la prise était *évidemment* ennemie. Cependant, sur les instances des armateurs, nous apprend Valin, un arrêt du Conseil du 2 octobre 1689, donna aux officiers d'amirauté le pouvoir de juger les prises lorsqu'elles paraîtraient *évidemment bonnes*. Mais cet arrêt n'eut qu'une exécution éphémère, sans qu'il paraisse avoir été révoqué par aucun autre. Les officiers d'amirauté exercèrent ce pouvoir jusqu'à la promulgation du règlement du 9 mars 1695, qui ne leur laissa que le droit de faire l'instruction des prises et de faire exécuter les jugements rendus par M. l'amiral (la charge d'amiral avait été rétablie).

343. — Mais pendant ce laps de temps de six années environ, ils ne l'exercèrent pas sans protestations : on comprend les abus qui durent se produire ; plusieurs fois on forma le projet de leur retirer cette juridiction restreinte ; il fallut que l'instruction du 16 août 1692, sur la procédure des prises, les autorisât de nouveau à juger les prises *évidemment bonnes* (1). Cette première tentative de scinder la juridiction des prises n'avait donc pas été heureuse et ne fut qu'éphémère.

Pourtant, lorsqu'après les graves méprises dans lesquelles était tombée la Révolution française au sujet de la juridiction des prises, l'arrêté du 6 germinal an VIII organisa un Conseil des Prises, composé d'un conseiller d'État, président, et de huit membres, avec un commissaire du gouvernement et un secrétaire, la même faute fut commise : l'art. 8 chargeait l'officier d'administration de la marine de faire l'instruction des prises amenées dans le port où il exerçait ses fonctions ; mais, aux termes de l'art. 9, le même officier d'administration, assisté du contrôleur de la marine et du commissaire de l'inscription maritime, devait former un tribunal analogue aux anciennes amirautés et qui portait le nom de *commission des ports*. Cette commission avait pouvoir, lorsque le navire avait été pris sous pavillon ennemi ou qu'il était évidemment ennemi, de le déclarer de bonne

(1) Valin *apud* Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, II, p. 145-46.

prise ; lorsque, dans la décade qui suivait cette décision, aucune réclamation n'était survenue, il était procédé à la vente de la prise (art. 9 et 11). S'il se produisait des réclamations, ou si les commissions des ports ne jugeaient pas les prises valables, leurs décisions n'avaient qu'un caractère purement préparatoire, et c'était au Conseil des Prises de statuer. Il arriva ce qui ne pouvait manquer de se produire : les commissions des ports franchirent les limites de leur compétence juridictionnelle. L'instruction du ministre de la marine du 16 janvier 1808 vint leur rappeler quelles étaient ces limites. « Par l'art. 9 de l'arrêté du 6 germinal an VIII, disait le ministre, les administrateurs sont appelés à prononcer sur la validité des prises faites sous pavillon ennemi, et qui sont évidemment ennemies. Le sens de ces mots *évidemment ennemies* a été souvent mal entendu ; et quelques administrateurs ont pensé qu'ils pouvaient statuer sur la prise d'un navire neutre, quand il était en contravention aux règlements, ou sur la recousse d'un bâtiment neutre ou français. Les prises faites sous pavillon ennemi sont les seules dont le jugement soit de la compétence de l'administration. C'est au Conseil des Prises à statuer sur les prises faites sous pavillon neutre, ou sur les recousses des bâtiments qui, antérieurement à leur capture, naviguaient sous pavillon français ou neutre (1). » Au surplus, comme le font remarquer MM. Pistoye et Duverdy, l'art. 39 de l'arrêté du 2 prairial an XI définit, à propos du droit de rançon, le vaisseau évidemment ennemi, c'est le seul bâtiment qui navigue avec un passeport émané d'une puissance ennemie.

La juridiction des commissions des ports a été abolie par l'art. 11 du décret du 18 juillet 1854 (2). Aujourd'hui on ne distingue plus en France les prises ennemies des prises neutres qu'au point de vue de la vente provisoire, verrons-nous à propos de la procédure. L'art. 2 du même décret a aussi aboli implicitement la juridiction des commissions coloniales instituées par l'art. 21 de l'arrêté du 6 germinal an VIII et réorganisées par les art. 113-119 de l'arrêté du 2 prairial an XI (3). Ces commissions avaient les

(1) Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, II, p. 164-66.
(2) *Id.*, *ibid.*, p. 320-21.
(3) *Id.*, *ibid.*, p. 167-73 ; p. 233 ; p. 321-22.

mêmes attributions que les commissions des ports de France. De plus, sur l'ordre du préfet colonial, c'est-à-dire du gouverneur de la colonie, les commissions coloniales pouvaient, aux termes de l'art. 21 de l'arrêté du 6 germinal an VIII, malgré toutes réclamations et alors même que la saisie aurait été faite sous pavillon neutre, statuer sur la validité de la prise. L'arrêté du 2 prairial an XI (art. 113-119) avait placé ces commissions d'une manière immédiate sous la direction du préfet colonial, en l'y faisant entrer et en lui en donnant la présidence : ces commissions rendaient de véritables jugements, dont l'appel était porté au Conseil des Prises ; elles constituaient une juridiction de première instance.— Le Conseil des Prises statua, on le sait, souverainement, soit en première, soit en seconde instance, jusqu'en 1806, date à laquelle l'appel fut organisé par décret du 11 juin 1806, art. 14, n° 3 : les appels des décisions du Conseil des Prises étaient instruits par la commission du contentieux, présidée par le grand juge ministre de la justice, et jugés en assemblée générale du Conseil d'État. Toutefois,— et ce fait mérite d'être relevé — à partir de 1810, les appels des décisions du Conseil des Prises cessèrent en fait d'être examinées par le Conseil d'État, l'Empereur s'étant réservé la connaissance personnelle de ce genre d'affaires : sur un avertissement donné par le grand juge, les pièces furent retirées du greffe du Conseil d'État (1).

Sous la Restauration et sous la Monarchie de Juillet, le Conseil d'État avait le pouvoir de statuer en premier et dernier ressort sur les prises maritimes. Depuis le décret du 18 juillet 1854, il n'est plus que juge d'appel ; seulement, depuis la loi du 24 mai 1872, il a en matière de prises comme en toute autre matière, un pouvoir de juridiction propre : il rend des arrêts, et non plus des avis soumis à l'approbation du pouvoir exécutif. Sa compétence en matière de prises maritimes résulte de l'art. 8 *in fine*, qui dispose que « le Conseil d'État exerce toutes les attributions qui étaient conférées à l'ancien Conseil d'État par les lois ou règlements qui n'ont pas été abrogés. »

344. — Le décret du 18 juillet 1854 institua pour la guerre

(1) *Id., ibid.*, p. 176-77.

d'Orient un Conseil des Prises qui se composait d'un conseiller d'État, président, de six membres dont deux pris parmi les maîtres des requêtes du Conseil d'État, et d'un commissaire du gouvernement; un secrétaire greffier était attaché au Conseil. Les membres du Conseil des Prises devaient être nommés par décret impérial, sur la présentation des ministres des affaires étrangères et de la marine et des colonies ; ceux des membres du Conseil des Prises qui n'appartenaient pas au Conseil d'État furent choisis parmi de hauts fonctionnaires du ministère de la marine et des colonies. L'art. 4 de ce décret décidait que les séances du Conseil ne seraient pas publiques, malgré les réclamations qui avaient été élevées déjà au commencement de la monarchie de juillet par des voix autorisées, notamment par M. Duvergier, et plus tard, par M. de Pistoye. L'art. 6 autorisait l'appel au Conseil d'État, tant de la part du commissaire du gouvernement que du côté des parties intéressées. L'art. 7 du même décret portait que « les avocats au Conseil d'État ont seuls le droit de signer les mémoires et requêtes qui sont présentés au Conseil des Prises. » MM. Pistoye et Duverdy, par des raisons fort ingénieuses, ont interprété cet article en ce sens que les parties peuvent signer elles-mêmes leurs mémoires : c'est seulement à défaut des parties que les mémoires doivent être signés par les avocats au Conseil d'État et à la Cour de cassation ; suivant eux, l'art. 7 n'a eu pour but que d'écarter les agents d'affaires qui eussent envahi les abords du Conseil des Prises, comme ils l'avaient fait en l'an VIII. Cette manière de voir ne paraît pas avoir prévalu : l'art. 3 du décret du gouvernement de la Défense Nationale du 27 octobre 1870, qui instituait un Conseil provisoire des Prises, a cru utile de dire que « les parties auraient le droit de signer les mémoires et requêtes présentés au Conseil des Prises (2). » Les fonctions du Conseil créé par le décret du 18 juillet 1854, cessèrent le 1er juin 1856, comme l'avait annoncé le décret du 3 mai de la même année.

Lors de la guerre d'Italie, un nouveau Conseil des Prises

(1) *Id.*, *ibid.*, p. 315-16.
(2) Barboux, *Jurisprud. du Conseil des Prises*, p. 45.

fut institué par le décret du 9 mai 1859, identique au décret de 1854. Ce nouveau Conseil, créé à l'image de celui de 1854, n'était pas encore dissous, lorsqu'intervint le décret du 28 novembre 1861 : « Le Conseil des Prises institué par notre décret du 9 mai 1859 statuera, pendant tout le temps durant lequel il sera maintenu, sur toutes les demandes et contestations relatives à la validité des prises maritimes, dont le jugement doit appartenir à l'autorité française. » Ce Conseil n'ayant point été dissous, on considéra que, de temporaire, il était devenu permanent. Il fut saisi des captures faites au début de la guerre franco-allemande. L'investissement de Paris rendit nécessaire l'institution d'un Conseil provisoire. L'art. 2 du décret de la Délégation du gouvernement de la Défense Nationale à Tours, en date du 27 octobre 1870, en fixa ainsi la composition : un président, quatre membres et un commissaire du gouvernement. « Les membres composant le Conseil des Prises, ajoutait le décret, sont pris parmi les fonctionnaires des départements de la justice, des affaires étrangères et de la marine, en nombre égal et nommés sur la présentation des ministres de leur département respectif. Leurs fonctions sont gratuites.» Ce Conseil a fonctionné jusqu'au 26 février 1871 (1).

345. — Dans la guerre de 1866, l'Italie a eu son Conseil des Prises, sous le nom de Commission des Prises. Le décret du 20 juin 1866, visant l'art. 225 du Code de la marine marchande, institue à Florence une commission des prises, composée (art. 2) : du vice-président du Conseil d'Amirauté, comme président ; d'un membre du même Conseil ; de trois conseillers d'appel ; d'un membre du conseil du contentieux diplomatique ; d'un fonctionnaire supérieur de l'administration de la marine marchande ; d'un commissaire du gouvernement et d'un secrétaire, tous deux sans voix délibérative. Cette commission, aux termes de l'art. 5 du décret, décide sur la validité et sur la confiscation des prises maritimes, suivant le Code de la marine marchande et les Instructions adressées par le ministre de la marine aux commandants des opérations navales. Les décisions de la commission (art. 7) seront communiquées aux ministres

(1) Barboux, *op. cit.*, p. 42-45; Bulmerincq, *op. cit.*, R. D. I., 1878, p. 408-10.

des affaires étrangères et de la marine dans les huit jours. On pourra appeler (art. 8) des décisions de la Commission des Prises, devant le Conseil d'État. Les parties pourront (art. 9) présenter des mémoires par écrit qu'ils adresseront au président de la Commission (1).

346. — En Espagne, les affaires de prises se traitent aussi administrativement que possible. D'après la résolution du Conseil d'État du 10 juillet 1867, approuvée par décret royal du 27 juillet de la même année, telle que l'expose M. Negrin, les procès relatifs à la déclaration de validation ou de nullité des prises n'ont pas un caractère judiciaire ; ils sont de nature essentiellement administrative. Les tribunaux compétents pour connaître en première instance des affaires de prises, sont les comités administratifs (*Juntas Economicas*) de la marine des chefs-lieux des départements maritimes, avec leurs assesseurs (*Auditores*), conformément aux art. 33 et 34 du titre V, *traité* VI des *Ordenanzas de la Armada* de 1748, à l'art. 4 de la *Ordenanza* additionnelle du 1er juillet 1779, à l'art. 12 de la *Ordenanza de Corso* de 1801, et à plusieurs décrets postérieurs explicatifs, notamment à celui du 24 août 1831, et à celui du 24 avril 1866. Le même principe est consigné dans l'art. 38 du projet de loi sur les prises maritimes, présenté aux Cortès en septembre 1872 par le ministre de la marine. Ces *Juntas Economicas* doivent se conformer pour l'instruction de l'affaire à la disposition de l'art. 34 déjà cité des *Ordenanzas* de 1748 et doivent avoir présente à la mémoire la disposition de la loi organique du Conseil d'État du 17 août 1860 (tit. II, art. 45), aux termes de laquelle le Conseil d'État sera nécessairement entendu pour le jugement définitif. Lorsque la prise a été conduite dans un port qui n'est pas chef-lieu de département maritime, le commandant maritime ou le capitaine du port doit désigner un avocat qui remplira les fonctions d'as-

(1) Paternostro, *Delle prede*, p. 87-90 : M. Paternotro approuve la composition de la Commission des Prises, car le juge de prises doit être à la fois jurisconsulte, diplomate, homme de mer, militaire. Le Conseil d'État lui parait, dans son état actuel, un juge d'appel qui laisse à désirer en matière de prises. Cf. Bulmerincq, *op. cit.*, R. D. I., 1878 [illegible] 8, p. 438-39 : M. Bulmerincq donne la traduction française du décret d[illegible] du 20 juin 1866, que lui a communiquée M. Esperson ; M. Paternostro [illegible] o, *op. cit.*, p. 87, note 1, en donne le texte italien.

ısseur : il rendra compte à l'autorité supérieure du départe-
ent et en obtiendra l'approbation. En pareil cas, suivant l'opi-
on du Conseil d'État, le commandant maritime doit se bor-
ır à faire une instruction sommaire et à prendre les seules
esures indispensables ; il doit envoyer tous les documents
tout le dossier de l'affaire au président de la *Junta Eco-
ımica*. L'art. 40 du projet de loi sur les prises maritimes,
ésenté aux Cortès, s'en explique expressément. Les comi-
s administratifs (*Juntas Economicas*) ne sont compétents
ıe pour prononcer sur la validité ou sur la nullité de la prise.
ɔn-seulement la question criminelle, qui relève des con-
ils de guerre, leur échappe, mais encore ils sont incompé-
nts pour juger le capteur qui a consenti au rachat de la
ise, à sa restitution, à sa mise en vente, ou à ce qu'elle
ıit brûlée : sur tous ces faits, ce sont les conseils de guerre
ıi prononcent. Enfin, les comités administratifs ne connais-
nt de la validité ou de l'invalidité de la prise que sous bénéfi-
ı d'inventaire : « après la déclaration de validité ou de nul-
é de la prise, nous apprend M. Negrin, après audition des
ırties dans l'instruction, exposé des moyens à charge et à
ɛcharge, et appréciation de la preuve, il doit envoyer le
ɔssier au gouvernement qui, le Conseil d'État entendu,
atue définitivement et sans appel (1). »

347. — La Russie s'est préoccupée de la question du ju-
ɜment des prises au point de vue de la sauvegarde des
ɜutres, il est vrai, dans les actes de la première et de la secon-
ɜ neutralité armée (Déclaration de 1780 ; traité avec la Suède
ı 4/16 décembre 1800 ; traité avec la Grande-Bretagne du 5/17
ıin 1801, et art. add. du 8/20 décembre 1801). Quant aux
esures prises par la Russie elle-même pour organiser la
ırıdiction des prises, l'ordonnance du 31 décembre 1787
ır les armateurs, art. 22 et 24, portait qu'en attendant l'ar-
vée de la flotte russe, on conduirait les prises à Venise ou
Naples, où les agents diplomatiques russes jugeraient de
ı validité de ces prises. Le commandant en chef de la flotte
evait, à son arrivée, nommer une commission des prises
ui, désormais, prononcerait sur la question de validité. On

(1) Negrin, *Derecho int. marit.*, n° 323, p. 276-80, avec les documents
l'appui. Cf. Bulmerincq, *op. cit.*, R. D. I., 1878, p. 424-25.

ait appeler devant la Cour impériale de Russie des déci-
s des agents diplomatiques et de celles de la commission
prises. Ces règles ne s'appliquaient qu'aux corsaires du
vant et de l'Archipel. Survint ensuite le règlement sur les
ises de 1806, qui, dans les guerres avec la Suède et avec
Porte-Ottomane, obligea fréquemment, paraît-il, par son
nque de netteté, la commission des prises à réclamer
'intervention du souverain. Le projet de ce règlement, qui
s'appliquait principalement aux prises faites par les vais-
seaux de guerre, avait été pourtant rédigé par la commission
des prises, examiné par le Collége de l'Amirauté et présenté
ensuite au ministre de la marine (1). Aujourd'hui, le juge-
ment des prises appartient, au témoignage de M. Kapoustine
à la Cour d'Amirauté, qui est instituée auprès du ministère de
la marine. Il est établi dans les ports de Russie, au moins dans
les principaux, une commission des prises : cette commis-
sion doit se faire remettre par le capteur, à son arrivée, tous
les documents relatifs à la propriété du navire et de la car-
gaison. Ces commissions paraissent exercer, aux termes
des art. 942. 943. 946. 947 de l'ordonnance de commerce
russe, une sorte de juridiction de première instance : d'a-
près la même ordonnance (art. 946), s'ils se présente quel-
ques circonstances suspectes de nature à rendre l'affaire
obscure, si les explications données exigent des éclaircis-
sements, la commission des prises doit, après examen,
soumettre l'affaire à la décision du ministre de la ma-
rine (2).

348. — En Suède, l'instruction est faite au port d'arrivée
par le tribunal militaire, ou, s'il n'en existe pas dans le port
où la prise est conduite, par le tribunal de première instance
en matière civile. L'instruction terminée, le tribunal militai
ou le tribunal civil de première instance envoie le dossie
la haute-cour militaire, qui, sans qu'il puisse y avoir de dél
écrits entre les parties, procède sans délai au jugemen
la cause. On peut se pourvoir contre l'arrêt de la haute
militaire : à cet effet, on dépose une demande d'appe
chancellerie de l'auditeur général. Le Roi prononc

(1) Bulmerincq, d'après M. Korkunoff, *op. cit.*, R. D. I., 187
21 ; Cf. *ibid.*, p. 616.
(2) *Id.*, *ibid.*, p. 616-17.

dispositions sont contenues dans l'art. III, § 1-12, de l'ordonnance du 12 avril 1808 (1).

349. — A l'occasion de la guerre de 1863-64, le Danemark a rendu une loi provisoire du 13 février 1864, confirmée après coup le 3 août, dont voici les dispositions principales au point de vue de l'organisation de la juridiction des prises. Il y a d'abord des *tribunaux d'instruction* (§ 1-6). Dans chaque ressort judiciaire où il y a un port, un tribunal d'instruction est institué : à Copenhague, ce tribunal se compose des membres du tribunal de commerce et de mer, et partout ailleurs de la juridiction inférieure locale. L'affaire instruite, ce tribunal transmet le dossier à la Cour d'Amirauté, qui siége à Copenhague. Cette Cour d'Amirauté constitue le tribunal de première instance en matière de prises maritimes (§ 7-9). Elle se compose d'un jurisconsulte président et de deux membres, dont l'un doit être un officier de marine ou un personnage versé dans la connaissance des affaires maritimes ; le procureur de guerre maritime représente l'intérêt public. La Cour, saisie par le tribunal d'instruction, communique l'affaire au procureur de guerre maritime : il a huit jours pour l'examiner et déposer ses conclusions, et des mesures sont prises pour que les débats ne traînent pas en longueur et pour que la décision intervienne à bref délai. Une fois intervenue, elle peut être déférée en appel à la Cour supérieure d'Amirauté (§ 10-12), institution permanente organisée par une instruction du 30 avril 1806 et par quelques ordonnances postérieures. Cette Cour se compose du directeur du ministère de la guerre maritime, de l'auditeur général de la flotte et d'un membre de la Cour civile suprême. La procédure devant la Cour supérieure d'Amirauté est écrite et conforme aux règles qui sont de droit commun en Danemark (2).

350. — A l'occasion de la même guerre, le règlement prussien du 20 juin 1864 a institué à Berlin, pour la première fois, un Conseil des prises. Après l'instruction, qui est faite par le tribunal maritime du port où la prise est conduite, et, s'il n'y a pas de tribunal maritime dans ce port, par le tribunal ordinaire de première instance (§ 8), l'affaire vient en pre-

(1) *Id.*, *ibid.*, p. 220-23.
(2) Bulmerincq, *op. cit.*, R. D. I., 1878, p. 210-12.

mière instance au Conseil des prises, composé d'un président et de six assesseurs (§ 1). Le président doit avoir le rang de juge du degré supérieur ; parmi les membres du Conseil doivent se trouver deux juges actuellement en fonctions, un officier supérieur de marine, un conseiller rapporteur du ministère de la marine et un conseiller du ministère des affaires étrangères (§ 4) ; le sixième membre pourra être désigné par le roi à son gré. A ce Conseil est adjoint un procureur du gouvernement (§ 2). Le tribunal d'appel, qui prend le nom de Conseil supérieur des prises (*Oberprisenrath*) se compose de sept membres ; il est présidé par le président ou le vice-président du tribunal suprême de Prusse, qui a son siége à Berlin ; les autres membres sont le président du ministère de la marine, le directeur du ministère des affaires étrangères, le directeur de la section commerciale du ministère du commerce, et trois membres du tribunal suprême (§ 21). De cette organisation, il résulte, comme le fait remarquer M. Bulmerincq, que dans le tribunal d'appel les magistrats forment la majorité, tandis que la majorité est douteuse en première instance. Dans les deux instances, il faut au moins cinq membres pour que le Conseil siége valablement. — Le ministre de la justice a déclaré à la Chambre des Députés de Prusse que le Conseil des prises et le Conseil supérieur des prises n'étaient pas des corps permanents, mais qu'ils n'étaient créés que pour la durée de la guerre (1).

351. — C'est encore la guerre de Danemark qui a fait éclore le règlement autrichien du 21 mars 1864, ou ordonnance impériale « concernant l'établissement de tribunaux de prises et la procédure devant ces tribunaux. » Ce règlement a établi une commission d'instruction des prises (provisoirement à Pola), un tribunal de première instance à Trieste et un tribunal de seconde instance à Vienne. La commission d'instruction des prises se compose de l'amiral du port, président, et de quatre membres ayant droit de vote : un auditeur de marine, comme juge d'instruction et rapporteur, un fonctionnaire appartenant à la justice civile et apte à remplir les fonctions de juge, et deux assesseurs

(1) Gessner, *Droit des neutres*, 2e éd., p. 383-84 ; Bulmerincq, *ibid.*, p. 240-41.

ıssermentés pris parmi les commerçants ou bourgeois im-
ıartiaux; enfin, d'un magistrat civil comme greffier. Les
ninistres des affaires étrangères, de la justice et de la
narine ont le droit d'établir encore d'autres commissions
l'instruction de ce genre dans d'autres ports du pays, ainsi
ue de déléguer aux consulats autrichiens dans les ports
trangers une partie des fonctions attribuées aux commis-
ions d'instruction des prises. La commission d'instruction
ransmet les pièces au tribunal de prises de première ins-
ınce. Il a son siége à Trieste et se compose, outre son pré-
ident, qui est le président du tribunal supérieur territorial,
o six membres ayant voix délibérative, savoir trois con-
eillers du dit tribunal dont l'un remplit les fonctions de
apporteur, l'amiral du port, un conseiller du bureau central
e la marine, et un référendaire de justice attaché au com-
ıandement de la marine; un greffier du tribunal suprême
u pays remplit les fonctions de greffier auprès du tribunal
es prises. L'appel interjeté contre la décision du tribunal
e première instance est porté à Vienne, devant le tribunal
e prises de deuxième et dernière instance. Le tribunal de
rises de Vienne comprend, sous la présidence du président
u d'un président de chambre de la Cour suprême de justice,
ix membres avec voix délibérative : trois conseillers de la
our suprême, dont un est chargé du rapport, un contre-
miral, un conseiller de la Cour supérieure militaire et un
onseiller de la section de commerce du ministère de la
ıarine. Un secrétaire de la Cour remplit les fonctions de
reffier (1).

352. — Le règlement turc concernant les prises maritimes
u 7 juillet 1877 instituait à Constantinople un Conseil des
rises chargé de décider sur la légalité des prises; le gou-
ernement et les parties pouvaient se faire représenter
evant ce Conseil; enfin — disposition très-libérable — les
éances du Conseil étaient publiques. Le texte de ce
èglement est ainsi conçu : « Le Conseil des prises institué
rovisoirement à Constantinople statue sur la légalité de
outes les prises maritimes. Le commissaire du gouverne-
nent donne ses conclusions dans chaque affaire. Les séances

(1) Attlmayr, *Elem. des int. Seerechts*, I, p. 328 sqq; Bulmerincq, *p. cit.*, R. D. I., 1878, p. 258-59.

du Conseil des prises sont publiques. Les parties intéressées auront pleine faculté de faire valoir leurs droits, soit en personne, soit par l'organe de fondés de pouvoirs et d'avocats (1). »

353. — Enfin la Grèce a eu aussi son tribunal de prises. Pendant la guerre de l'indépendance hellénique, en 1824 ou en 1825 (M. Saripolos, nous apprend M. Bulmerincq, n'a pu retrouver le décret qui l'instituait), il fut établi une juridiction composée de trois juges et d'un greffier, pour juger les prises maritimes, faites soit sur l'ennemi, soit sur les neutres qui violeraient les règles de la neutralité. Ce tribunal portait le nom de commission faisant fonction de tribunal maritime (ἡ ἀντὶ τοῦ θαλαττίου δικαστηρίου ἐπιτροπή). Cette commission fut impuissante à réprimer la piraterie qui, on le sait, avait pris un développement considérable (2). Aussi les amiraux des escadres combinées, après des plaintes fréquemment réitérées (3), déclarèrent-ils par une note collective remise au gouvernement provisoire le 24 octobre 1828, que la commission des prises ne saurait être à leurs yeux compétente pour statuer sans leur concours sur le sort d'un vaisseau anglais, français ou russe (4). Le secrétaire d'État du gouvernement hellénique, M. Tricoupis, proposa une com-

(1) Bulmerincq, *op. cit.*, R. D. I., 1881, p. 484-85.

(2) Nous avons mentionné (V. *sup.*, n° 96) quelques-uns des détails intéressants que donne M. Chabaud-Arnault, capitaine de frégate, dans la *Rev. Marit. et Colon.*, juillet 1881, tom. 70, p. 142-144 ; p. 154-56.

(3) Lettre adressée par l'amiral Codrington à la commission du gouvernement grec, au sujet des pirateries exercées par les navires grecs dans l'Archipel, datée du 30 Sept. 1827, à bord de l'Asia, dans les eaux de Navarin, Lesur, *Ann. Hist.*, 1827, *Documents hist.*, IIe partie, p. 141 ; Lettre de l'amiral de Rigny sur le même objet, en date du 8 oct. 1827 : l'amiral de Rigny demande à connaître des affaires concernant les sujets français, *ibid.*, p. 141-42. — Les choses n'en restèrent pas là : en nov. 1827, un *Order in Council* du gouvernement britannique ordonna de saisir et d'amener dans un port anglais tout bâtiment grec armé qui ne serait pas un vaisseau de guerre, *ibid.*, p. 142-43 ; une lettre du min. de la mar. de S. M. T. C. au vice-amiral de Rigny ordonnait de saisir et d'envoyer à Toulon tout bâtiment armé rencontré à la mer sous pavillon grec, à la seule exception des bâtiments de guerre proprement dits, ou de ceux qui agiraient d'après ses instructions, *ibid.*, p. 143-44.

(4) Cette Note ne se trouve pas, si nous avons bien cherché, dans l'*Annuaire historique* de Lesur ; on la trouve dans le *Staatslexicon* de Rotteck et Welcker, V. *Prisengerichte* par Wurm, tom. 13, 1842, p. 142, note 5.

mission mixte pour réviser les décisions du tribunal de prises signalées comme abusives par les autorités étrangères, tout en faisant observer que c'était une concession de la part du gouvernement hellénique auquel seul, d'après le droit des gens, appartenait la juridiction des prises (1). Chose remarquable, l'assemblée nationale siégant à Hermione, sur une pétition à elle adressée par un certain capitaine Lembessis auquel l'administration avait enjoint de relâcher un brick autrichien, à la veille, disait-il, du jour où allait intervenir l'arrêt définitif de la juridiction des prises, rendit un décret, en date du 14/26 février 1827, qui enjoignait rigoureusement au pouvoir administratif de s'abstenir de toute immixtion dans les affaires de la compétence exclusive des tribunaux (2).

354. — Après l'arrivée en Grèce du président Capo d'Istrias, un décret rédigé par le Panhellénium, pour déterminer d'une manière plus précise la compétence du tribunal maritime, fut soumis à la sanction du président du gouvernement hellénique. Ce décret « donné à bord du vaisseau Hellas devant Lépante » le 10/22 avril 1829 décide : Art. 1. Trois membres du Panhellénium, au choix du gouvernement, pris dans les trois sections de ce corps, constitueront le tribunal maritime. Art. 2. Le sous-secrétaire de la section des finances remplira les fonctions de greffier du dit tribunal. Art. 3. Ce tribunal maritime jugera les affaires relatives aux prises. Art. 4. Ses arrêts seront exécutoires sans qu'il soit besoin de l'*exsequatur* du gouvernement. Ils sont susceptibles de révision sur la demande des parties intéressées. Art. 5. Quatre membres du conseil des ministres au choix du Président (le ministre des affaires étrangères est de plein droit de ce nombre), avec le membre de la commission de la guerre pour les affaires maritimes, forment le haut conseil de révision des arrêts du tribunal maritime (3).

(1) Bulmerincq, *op. cit.*, R. D. I., 1878, p. 621.
(2) *Id.*, *ibid.*, p. 621.
(3) *Id.*, *ibid.*, p. 621-623. — M. Bulmerincq relève le traité de commerce du 6 mars 1835, conclu par la Grèce avec l'Autriche, qui (art. 4), prévoyant une guerre entre les deux puissances, garantit aux sujets de chacune d'elles la libre continuation de leurs relations de commerce et de navigation avec l'autre État, sauf la double restriction relative à la contrebande de guerre et au blocus. Martens, N. R., XIV, p. 92. Le

355. — On voit par cet aperçu d'ensemble que l'organisation des tribunaux de prises n'est encore jusqu'à présent purement judiciaire qu'en Angleterre, en Hollande et aux États-Unis d'Amérique, mais que cette organisation tend de plus en plus à dépouiller le caractère administratif pour revêtir un caractère judiciaire (1) : nous verrons qu'il en est de même de la procédure suivie devant ces tribunaux.

356. — C). Les tribunaux de prises statuent sur la validité de la prise. La prise est-elle légale d'après les principes du droit international ? Telle est la question qu'ils ont à résoudre. Ils n'ont donc pas à se prononcer sur les contestations qui s'élèveraient au sujet de la propriété des navires ou des cargaisons, à moins que — cette réserve s'impose — cela ne soit nécessaire pour décider sur la validité de la capture. Ce principe est universellement admis et ne souffre aucune difficulté : dès que le caractère hostile ou neutre du navire ou de la cargaison est établi, la question de propriété ne saurait être tranchée par le tribunal de prises. C'est ce qu'a décidé notamment le Conseil des Prises français, le 15 déc. 1870, dans l'affaire de la *Borussia :* le Conseil des Prises n'est juge que de la validité de la capture : les questions de propriété ne peuvent être tranchées par lui que si cela est nécessaire pour déterminer la nationalité du navire ou celle de la cargaison (2).

Le tribunal de prises est encore compétent pour allouer, le cas échéant, des dommages-intérêts au capturé : mais il se borne à poser le principe, sans entrer dans les détails de la liquidation ; en France, le Conseil des Prises renverra à un tribunal de commerce.

357. — C'est le tribunal du capteur qui est compétent pour trancher cette question de validité de la prise. Sa compétence est exclusive et ne souffre aucune exception. La coutume internationale n'a jamais varié sur ce point. Des publicistes de haute valeur ont cherché à faire prévaloir la compétence du souverain neutre au cas où la prise serait amenée dans un de ses ports, surtout lorsqu'il s'agit d'un

traité avec l'Espagne du 4 déc. 1836 contient la même stipulation. Martens, N. R., XVI, p. 146.

(1) Bulmerincq, *op. cit.*, R. D. I., 1881, p. 473-74.

(2) Barboux, *op. cit.*, p. 51-53.

des ports du souverain neutre dont le sujet a été saisi ; mais ils n'ont pu réussir à ébranler la compétence du capteur, ni même à l'entamer. On a proposé encore d'attribuer au souverain neutre le droit de statuer sur le sort de la prise faite dans ses eaux territoriales et amenée ensuite dans un de ses ports ; mais même en pareil cas, on ne reconnaît généralement au souverain neutre que le droit d'ordonner la relaxation de la prise, sans s'inquiéter si la capture est valable dans les rapports du capteur et du capturé : nous avons indiqué (n° 226) ce point de vue à propos de la question de savoir où peut s'exercer le droit de prise. On admet bien aussi, qu'au cas où une prise est amenée dans le port d'une puissance neutre, cette puissance a le droit d'examiner, à la demande du capitaine du navire capturé ou de tout autre intéressé, si la saisie a été faite par un organe autorisé ; si par cet examen la puissance neutre arrive à la conviction que le capteur est un pirate (il n'a pas de lettre de marque particulière, ou c'est un corsaire qui tient sa commission d'une puissance liée par la Déclaration de Paris), elle ordonnera la relaxation immédiate de la prise : c'est la conséquence naturelle de cette idée que les pirates sont « *hostes generis humani* », et que contre eux toute puissance doit protéger ennemi et neutre, sujet et étranger. Mais ce ne sont pas là des exceptions au principe général qui accorde aux tribunaux de prises du capteur la compétence sur la validité de la prise. Le souverain neutre, en effet, ne s'arroge nullement une telle compétence : il fait simplement la police de son territoire maritime en ordonnant la relaxation du navire capturé dans ses eaux par un belligérant ou du navire capturé n'importe où par un pirate (1).

358. — D). Quelles règles doivent suivre les tribunaux de prises dans leurs décisions ? Les règles du droit international. La question de la validité de la prise, dont ils ont à connaître, est une question de droit international ; c'est d'après les principes du droit international que les tribunaux de prises doivent statuer. En ce sens nous avons pu dire que ce sont des tribunaux internationaux, bien que nationaux par leur organisation et leur composition.

(1) Cf. notam. Calvo, *op. cit.*, IV, p. 282-83, § 2842-43 ; Gessner, *op. cit.*, p. 374-80.

Mais, dès longtemps, les États belligérants ont pris l'habitude de publier, au début d'une guerre maritime, des déclarations ou ordonnances sur le droit des prises : ces déclarations ou ordonnances s'adressent non-seulement aux commandants des vaisseaux de guerre, mais encore aux juges de prises. Or, elles peuvent être en contradiction avec le droit international. Que devront faire les juges de prises en présence d'un tel conflit ?

A un point de vue purement théorique, il ne saurait être sérieusement contesté que les lois nationales ne lient le juge de prises qu'autant qu'elles sont conformes au droit international, et que, dès qu'elles s'en écartent, le juge n'a point à en assurer l'exécution : le tribunal de prises est un tribunal de droit international. Les publicistes le reconnaissent, les juges de prises, ceux de la Grande-Bretagne surtout, le proclament hautement ; mais en fait, on voit ici, suivant l'expression de M. Bluntschli, combien la situation est fausse : le tribunal de prises peut être contraint par le droit public de son pays, à se conformer aux ordonnances telles quelles du gouvernement dont il tient ses pouvoirs ; de la sorte, s'il juge d'après le droit international sans tenir aucun compte de ces ordonnances spéciales, il viole le droit public de son pays ; s'il applique ces mêmes ordonnances sans tenir aucun compte du droit international, il est aussi en faute et se met en contradiction avec le but même de son institution. Mais, voyons de plus près quelle est la position exacte des juges de prises au regard du droit international et des lois nationales, dans quelques-uns des pays maritimes les plus importants ou les plus avancés.

359. — En France, le Conseil des Prises se borne à tempérer par des considérations d'équité et à restreindre dans leur application les règlements qu'ont légués à la France la fin du siècle dernier et le commencement de celui-ci. C'est l'idée qu'exprimait Portalis dans ses conclusions célèbres sur la *Statira* : « Je dirai qu'en général les règlements de la course, qui ne portent qu'improprement le nom de lois, et qui sont eux-mêmes essentiellement variables, *pro temporibus et causis*, sont toujours susceptibles dans leur application d'être tempérés par des vues de sagesse et d'équité. J'ajouterai qu'en exécutant des règlements d'une extrême

rigueur, il faut plutôt les restreindre que les étendre, et que, dans le choix des divers sens dont ils peuvent être susceptibles, on doit préférer celui qui est le plus favorable à la justice et à la liberté. Le droit ne naît pas des règlements, mais les règlements doivent naître du droit. Conséquemment, les lois ou les règles particulières doivent toujours être exécutées de la manière la plus conforme aux principes de la raison universelle, surtout dans les matières appartenant au droit des gens, dans lesquelles les législateurs se sont toujours glorifiés de n'être que les respectueux interprètes de la loi naturelle (1). »

360. — En Prusse, au témoignage de M. Gessner, le règlement des prises du 20 juin 1864, n'était obligatoire pour les tribunaux de prises, qu'en tant qu'il n'était pas en opposition avec le droit des gens. « Mais, ajoute l'auteur du *Droit des Neutres sur mer*, il n'y avait guère qu'un seul point où l'on pût croire à une pareille opposition. Le règlement dit que lorsqu'un navire aura été saisi pour avoir conduit à l'ennemi de la contrebande de guerre, on pourra, dans certains cas, condamner non-seulement la cargaison, mais encore le navire. Ce point appartient aux controverses du droit international, et le gouvernement a eu, en tous cas, raison de ne pas faire décider la question par la législature nationale. L'Autriche et le Danemark ont tenu dans cette même guerre une conduite analogue à celle de la Prusse(2). » Sans contester que telle soit l'interprétation qu'il faut donner au règlement prussien, nous ferons observer que ce règlement est ainsi conçu (§ 9) : le Conseil des prises et le Conseil supérieur des prises se guident d'après les prescriptions des lois spéciales en matière de prises, et, dans le silence de celles-ci, d'après les principes généraux du droit des gens, sans préjudice de l'observation des traités conclus avec des États neutres et de l'application de la rétorsion lorsqu'il y a lieu (3).

361.—En ce qui concerne l'Autriche, le règlement du 21 mars 1864 dispose que le tribunal de première instance prend

(1) Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, II, p. 123.
(2) Gessner, *op. cit.*, p. 401.
(3) Bulmerincq, *op. cit.*, R. D. I., 1878, p. 143.

pour base de son jugement les principes reconnus du droit des gens et spécialement l'ordonnance du 3 mars 1864 (1).

Quant au Danemark, on trouve bien dans le règlement du 13 février 1864, des règles de fond sur la matière des prises, et des règles de forme sur la procédure à suivre pour l'instruction et pour le jugement des affaires de prises : on y chercherait vainement des indications précises sur l'autorité obligatoire des règles prescrites quant au fond du droit.

En Italie, aux termes de l'art. 5 du décret du 20 juin 1866, la Commission des prises statue sur la validité et sur la confiscation des prises maritimes « suivant les règles sanctionnées par le Code de la marine marchande et les instructions adressées aux commandants des forces navales d'opérations (2). » Il est difficile d'être plus explicite.

362. — La Grande-Bretagne n'a pas de législation des prises : des Actes du Parlement ont établi une procédure en matière de prises, des règles sur le partage des prises et sur les reprises, mais n'ont point tracé aux juges de règles sur la validité même des prises. Au début de chaque guerre, interviennent des *Orders in Council* qui correspondent à ce qu'on appelle ailleurs des déclarations. Ces *Orders in Council* sont-ils uniquement à l'adresse de la flotte britannique, ou sont-ils obligatoires pour les juges de prises anglais? Ceux-ci devraient-ils s'y conformer, au cas où les *Orders* seraient en contradiction avec le droit international? Sir W. Scott pose la question dans l'affaire du *Fox*, jugée en 1811 : la Cour, d'une part, dit-il, doit juger d'après le droit international, qui est sa loi non écrite ; d'autre part, elle a sa loi écrite : ce sont les *Orders in Council*, qui ont pour elle force obligatoire. On ne saurait présumer *a priori* un désaccord entre cette loi écrite et cette loi non écrite : ce serait irrévérencieux au premier chef pour la Couronne. La Cour n'a pas à s'arrêter sur cette éventualité, d'autant plus que son expérience lui atteste la conformité générale de ces *Orders* avec le droit international. Dans l'espèce — il s'agissait d'appliquer les fameux *Orders in Council* de 1807 et de 1808, — la Cour a appliqué des Instructions qui sont con-

(1) *Id.*, *ibid.*, p. 261.

(2) Paternotro, *Delle prede*, p. 88, note 1 ; Bulmerincq, *op. cit.*, R. [illegible] I, 1878, p. 439.

ormes au droit des gens, car ce sont des mesures de re-
ırésailles ; si elles n'avaient pas ce caractère, elles ne
auraient se justifier, mais à ce titre elles se justifient plei-
ement. — On remarquera qu'en raisonnant ainsi, Sir W.
cott évite de se prononcer catégoriquement sur la question
osée : il résulte de ses prémisses que les *Orders in Council*,
ɔi écrite, l'emporteront sur le droit international, loi non
crite, au cas où ils lui seraient contraires ; d'ailleurs un tel
ésaccord ne saurait se présenter, aux yeux de l'éminent
ıge, puisqu'il estime conformes au droit international les
ıstructions qui, avec les Décrets de Berlin et de Milan, en
ont la violation la plus monstrueuse qui ait jamais existé.
a gallophobie — l'expression est de M. Sheldon Amos —
e Sir W. Scott l'entraînait singulièrement loin. L'opinion
e Sir James Mackintosh est tout autre : dans l'affaire de
ı *Minerve*, jugée en 1803, après avoir écarté une inter-
rétation dépassant la portée de *la Règle de* 1756, qu'on vou-
ıit donner aux Instructions de juin 1803, déclare que l'ob-
ɔrvation des *Orders in Council* n'est obligatoire que pour
ıs officiers de la Marine Royale, mais qu'en présence
'*Orders in Council* contraires au droit international, les
ıges de prises sauraient conserver leur indépendance.
n pareil cas ne s'est jamais présenté : mais en envisageant
e désaccord imaginaire entre les Instructions de la Cou-
ɔnne et le droit international, « on ne saurait hésiter à
ffirmer que le devoir du juge serait de ne tenir aucun
ompte de ces Instructions et de ne se référer qu'à cette loi
niverselle dont tous les princes et tous les États civilisés
ɜconnaissent l'autorité et au-dessus de laquelle aucun
'eux ne prétend se placer. » Malgré ces déclarations de
rincipes, les Cours de prises anglaises se sont montrées
lus partiales et plus disposées à étendre démesurément les
roits des belligérants, qu'aucun autre tribunal de prises du
ontinent. Mais, c'est là de l'histoire ancienne, nous ne
emandons pas mieux que de le croire : la guerre de Cri-
ıée semble avoir inauguré en Angleterre une jurispru-
ence nouvelle. La décision de la division judiciaire du
onseil privé, rendue le 27 mars 1855 dans l'affaire mémo-
able de l'*Ostsee*, affirme, et, qui mieux est, applique l'idée
u'il y a un droit des gens universel, auquel sont soumis les

croiseurs de toutes les nations, et qu'aucun État ne peut prendre des mesures d'exception à son profit exclusif ou à celui de quelques-uns de ses sujets (1).

II

Procédure : instruction préparatoire ; marche et administration de la preuve devant la juridiction des prises ; jugement de première instance et d'appel

363. — A). Nous avons vu que tous les États ont pourvu à ce qu'il fût fait, à l'arrivée de la prise dans un des ports du capteur, une instruction locale : on a organisé à cet effet des tribunaux ou des commissions d'instruction qui, l'instruction préparatoire de la prise terminée, adressent le dossier de l'affaire, soit au ministre de la marine, soit au procureur du gouvernement près la juridiction des prises, ou bien saisissent directement le tribunal de prises en envoyant les pièces au greffe du dit tribunal. On comprend toute l'importance qui s'attache à une telle instruction : c'est elle qui mettra le tribunal de prises à même de statuer sur la validité de la prise.

364. — L'instruction s'accomplit d'une manière à peu près uniforme dans les différents pays. Les opérations qu'elle comprend se retrouvent partout. En général, l'instruction n'est pas contradictoire. Seulement les règlements les plus récents tendent à lui donner ce caractère. Ainsi, le règlement danois du 13 février 1864 dispose (§ 4) que, l'instruction terminée, le tribunal d'instruction invitera le patron du navire capturé à déclarer s'il désire que l'on prenne de plus amples renseignements ou s'il a quelque raison à faire valoir avant que la cause soit transmise au tribunal d'amirauté : le patron du navire capturé peut se faire délivrer une copie de l'enquête. Le règlement autrichien du 21 mars 1864 va vraiment jusqu'à rendre l'instruction contradictoire. Dans la commission d'instruction des prises figure, avons-nous vu, un auditeur de marine qui remplit les fonctions de juge d'instruction sous le contrôle de la commission. Ce

(1) Sur tous ces points, Phillimore, *Comm.*, III, p. 648-58, § 433-36; Bluntschli, *Mod. Volk.*, art. 847; Gessner, *op. cit.*, p. 398-408; Calvo, *op. cit.*, IV, p. 297-303, § 2874-879; Bulmerincq, *op. cit.*, 2e part., R. D. I., 1879, p. 205; p. 340.

juge doit veiller aux intérêts des parties, est-il dit. La commission d'instruction doit établir des curateurs pour représenter ceux des intéressés au sort du navire et de la cargaison qui, en l'absence du patron du navire, se trouveraient dans l'impossibilité de faire valoir leurs droits, soit par eux-mêmes, soit par des représentants. Les procès-verbaux d'interrogatoires, manifestes, expertises et attestations, doivent aussi être lus aux personnes susindiquées, en présence de deux témoins qui affirment par leur signature que tout s'est passé régulièrement (§ 7). D'un autre côté, les droits du capteur sont soutenus dans l'intérêt public par un représentant de la marine militaire, que délègue à cette fin la direction de la marine (*Marine commando*) : preuve manifeste que le juge d'instruction a réellement le caractère d'un juge enquêteur et non pas d'un agent pur et simple de l'État. Lorsque les constatations sont terminées, le juge d'instruction doit permettre à toutes les parties de prendre communication des pièces, et inviter chacune d'elles à déclarer si elle a encore quelque observation à faire dans l'intérêt de ses droits. Le représentant de la marine militaire est admis à présenter des conclusions, et ses adversaires sont admis à répliquer dans un délai à déterminer (§ 6). Il y a plus : les parties pourront porter plainte à la commission contre le juge d'instruction pour les irrégularités qu'il aurait commises ou pour le retard ou le trouble qu'il aurait apporté à l'instruction (1).

365. — Sans entrer dans aucun détail, nous indiquerons sommairement les opérations qui composent l'instruction préparatoire ou locale en France.

La première opération est la vérification des scellés apposés par le capteur au moment de la prise (art. 73, arrêté du 2 prairial an XI).

La seconde opération comprend la réception et l'affirmation des rapports, ainsi que la *déclaration* de l'officier conducteur de la prise.

La troisième opération est l'interrogatoire du capitaine et de l'équipage capturés (art. 73 précité : disposition fort ancienne qu'on rencontre déjà dans l'ord. de 1373 [1400],

(1) Bulmerincq, *op. cit.*, R. D. I., 1878, p. 259-61.

art. 4) ; l'interrogatoire des capturés est une des parties les plus importantes de l'instruction, puisque cet interrogatoire peut prévaloir sur les pièces de bord, ainsi que l'a décidé l'arrêt du Conseil du 26 octobre 1692. Mais il ne faut pas s'en tenir à l'interrogatoire du navire capturé : lorsque cet équipage fait des récriminations contre les capteurs, il faut, à peine de nullité de l'instruction, et de la décision, qui en est la conséquence, interroger les capteurs et bien vérifier les allégations des capturés. Ainsi jugé par le tribunal de cassation, le 19 germinal an VII, dans l'affaire le *John William*, contre le corsaire le *Pourvoyeur* (1).

Une quatrième opération consiste dans la vérification de l'inventaire des pièces de bord qu'a dû dresser le capteur au moment de la prise, et dans le dépouillement de ces pièces.

Enfin, les papiers de bord seront traduits par les soins de l'officier d'administration de la marine. C'est, en effet, cet officier qui procède seul à tous les actes d'instruction : c'est lui qui agit, qui constate, qui interroge ; seulement le préposé des douanes assiste aux opérations qu'accomplit l'officier d'administration de la marine (art. 78, arrêté de prairial).

366. — La procédure d'instruction terminée, les scellés sont levés et les marchandises déchargées et déposées en magasin (art. 78, même arrêté). Mais, avant même que l'instruction soit terminée, il pourra y avoir lieu à des mesures provisoires. Ici, l'arrêté du 2 prairial an XI, conformément à la législation antérieure, distingue entre les prises *constamment ennemies*, et celles qui ont été faites sous pavillon neutre ou ne sont pas évidemment ennemies. Quant aux prises *constamment ennemies*, deux cas peuvent se présenter : ou les objets chargés sur la prise sont sujets à dépérissement, et la loi en prescrit la vente immédiate, ou ils ne sont pas sujets à dépérissement, et la loi laisse à la discrétion de l'officier supérieur de la marine de « permettre la vente tant du navire que des cargaisons, sans attendre le jugement de bonne prise » (art. 79). Si la prise n'est pas constamment ennemie, la vente provisoire ne peut avoir lieu contre la volonté du capitaine, que s'il s'agit d'objets sujets à dépérissement, et après expertise. Pour les autres objets, il faut atten-

(1) Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, II, p. 209-10.

dre le jugement de la prise, à moins que le capitaine capturé ne consente à la vente provisoire (art. 80). S'il se présente des réclamants, l'officier d'administration pourra leur délivrer les effets réclamés, suivant estimation à dire d'experts, et sous bonne et suffisante caution (art. 81) (1).

367. — B). L'instruction préparatoire terminée et les mesures provisoires prises, le procès de prise va véritablement commencer. Mais il est impossible de n'être pas frappé tout de suite des anomalies que présente ce procès : elles se résument dans la position exceptionnellement — il faudrait dire scandaleusement, et nous joindrons plus tard notre voix aux protestations qui s'élèvent de toute part — favorable, qui est faite au capteur. Celui-ci n'a point, en effet, à prouver la légitimité de la prise : il joue le rôle commode de défendeur ; c'est aux parties intéressées au sort du navire et de la cargaison qu'on impose le rôle de demandeur : à elles de réclamer leur propriété contre le capteur, « de prouver leur innocence », comme on dit. Au moins pourront-elles la prouver de toutes manières ? Nullement : il est des pays où on leur refuse catégoriquement de recourir à d'autres moyens de preuve que les papiers de bord ; il en est d'autres où le tribunal de prises peut leur accorder la faculté de produire d'autres preuves, sauf à accorder très-rarement cette faculté, qu'on considère comme une faveur, non comme un droit. Ainsi, les rôles renversés ; la marche de la preuve intervertie ; son administration arbitrairement limitée : voilà le spectacle qu'offre un procès de prise au XIXe siècle. Hâtons-nous d'ajouter qu'il en est surtout ainsi chez les vieilles puissances maritimes — ce sont les principales, — mais que la pratique la plus récente tend à faire disparaître ces rigueurs, et à rétablir les choses dans leur état normal, en réparant le mal qu'ont fait la « politique commerciale » et les abus de la force (2). Une revue rapide de la procédure suivie chez quelques-unes des puissances maritimes les plus importantes ou les plus avancées, justifiera ces assertions et confirmera ce jugement.

368. — En France, c'est le ministre de la marine, auquel les pièces ont été envoyées après l'instruction, qui les fait

(1) Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, II, p. 197-217.
(2) Gessner, *op. cit.*, p. 419.

déposer au secrétariat du Conseil des Prises. Aux termes de l'art. 13 de l'arrêté du 6 germinal an VIII, confirmé par l'art. 11 du décret du 18 juillet 1854, l'instruction se fait devant le Conseil sur simples mémoires communiqués par la voie du secrétariat aux parties et à leurs défenseurs. Comme le font remarquer MM. Pistoye et Duverdy, une instruction a eu lieu dans le port où la prise a été amenée : c'est là ce qui constitue l'instruction essentielle de la prise. « Les mémoires respectivement produits contiendront les raisonnements, les moyens de défense des parties ; c'est là l'instruction qui reste à faire devant le Conseil des Prises ; mais l'instruction fondamentale est faite dans le port où la prise a été conduite, sauf au Conseil à ordonner telle mise en demeure ou telle instruction et information complémentaire. La demande en communication des pièces de l'instruction locale et la production des pièces et mémoires pour ou contre la validité de la prise, sont faites par les parties ou par leurs défenseurs (1). »

L'art. 13-2° de l'arrêté du 6 germinal an VIII portait que les délais pour cette instruction ne pourraient excéder trois mois pour les prises conduites dans les ports de la Méditerranée, et deux mois seulement pour les ports de France, le tout à compter du jour où les pièces auraient été remises au secrétariat du Conseil des Prises. L'arrêté de germinal, en disant que les délais de l'instruction ne pourraient excéder deux ou trois mois, supposait que ces délais pouvaient être moindres : il reconnaissait donc au Conseil le droit d'abréger les délais, en toute équité et prudence. Mais le débat devant le Conseil des Prises étant nécessairement contradictoire, il en résultait qu'au cas où les délais étaient abrégés, l'ordonnance du Conseil qui statuait qu'il serait passé outre au jugement après tel ou tel délai, devait être signifiée à la requête de la partie qui avait obtenu cette ordonnance. Lorsque les délais n'étaient point abrégés, on considérait que les parties n'avaient pas à être appelées en cause, le capteur et le capturé se trouvant en présence dès le moment même de la prise et sachant que toutes les réclamations devaient être produites à temps pour être jugées par le Conseil

(1) Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, II, p. 325.

dans un délai de deux ou trois mois, à compter du jour de la remise des pièces au secrétariat. C'est ce qui résulte d'une décision réglementaire du Conseil des Prises, du 3 prairial an VIII, rendue sur les conclusions conformes de Portalis et portée par l'impression à la connaissance du public (1). Les délais de l'instruction sont fixés par l'art. 13-2° de l'arrêté de germinal pour les prises ramenées en France ou dans des ports méditerranéens.

369. — Mais aujourd'hui que les commissions coloniales et les commissions consulaires ont été supprimées, quels sont les délais pour l'instruction des prises qui n'ont pu être ramenées en France ? Il n'en existe point, pas plus qu'il n'en existait sous le premier Empire pour l'instruction de l'appel des décisions rendues par les commissions coloniales et par les commissions consulaires. Il est donc vrai de dire aujourd'hui que le Conseil des Prises est maître de déterminer les délais dans lesquels ses décisions seront rendues, mais ajoutant, ce qu'on ne fait pas toujours (2), qu'il ne doit pas excéder le délai de deux mois pour les prises conduites dans les ports de France (3). Quand il sera absolument libre de rendre la décision dans un délai indéterminé, ou quand il jugera convenable d'abréger le délai bimensuel, qu'à la rigueur il ne devrait pas dépasser, et même en fait dans tous les cas, le Conseil adressera une monition spéciale aux parties pour les mettre en demeure de présenter leurs réclamations. C'est ce qu'a fait le Conseil provisoire des prises en 1870-71 : il a d'abord fait publier un avis au *Moniteur*; ensuite il a fait faire aux capitaines prisonniers en France une notification par voie administrative (4).

370. — Quant à la marche de la preuve, le Conseil a maintenu fermement le principe que la marchandise chargée à bord du navire ennemi est présumée ennemie, et doit être condamnée, si elle n'est pas réclamée, ou si du moins le Conseil ne peut, indépendamment de toute réclamation, en constater la neutralité. Quiconque réclame une marchandise doit en prouver la neutralité. Mais comment pourra-t-il ad-

(1) Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, II, p. 327-28; Barboux, *op. cit.*, p. 49-50.
(2) Barboux, *op. cit.*, p. 50.
(3) Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, II, p. 326.
(4) Barboux, *op. cit.*, p. 50-51.

ministrer cette preuve? A l'aide des seules pièces de bord, aux termes des art. 2 et 11 du règlement du 26 juillet 1778 : le Conseil, après quelque hésitation, a maintenu cette règle, quant à la preuve de la propriété, mais non quant à la preuve de la nationalité des propriétaires : la preuve de la propriété devra résulter des pièces de bord, mais la preuve de la nationalité pourra résulter de toute sorte de documents et de pièces justificatives; le Conseil a même fréquemment imparti aux réclamants un délai pour justifier de leur nationalité neutre (1).

371. — Étant donné que la preuve de la propriété doit être administrée exclusivement à l'aide des papiers de bord, le Conseil s'est montré relativement large pour l'appréciation de cette preuve : il a admis que les pièces de bord peuvent se compléter les unes par les autres (2); que, si le connaissement, qui n'est signé que du capitaine, est nul et ne peut servir à établir la propriété, cependant il peut être considéré comme un commencement de preuve, lorsque le destinataire produit le double du connaissement, que ce double est régulier, et qu'il est certain qu'il n'a pu être envoyé par le capitaine depuis la capture (3); que le manifeste peut être considéré comme un connaissement général, et, s'il est régulier, supplée à l'irrégularité des connaissements particuliers (4). Enfin, le Conseil d'État a admis d'une manière générale que les intéressés peuvent produire, postérieurement à la prise, les pièces nécessaires pour confirmer, expliquer, compléter les pièces de bord, ou même pour y suppléer quand elles ont péri par un accident de force majeure (5).

372.— La procédure et les règles britanniques sur la marche et l'administration de la preuve ont été adoptées en bloc par les États-Unis d'Amérique. En 1794, l'ambassadeur américain à Londres, M. Jay, en demanda un exposé à Sir

(1) Nous avons cité dans l'esquisse historique un certain nombre de décisions qui établissent que telle a été la jurisprudence constante du Conseil des Prises en 1870-71 (V. *sup.*, n° 145).

(2) C. P., 12 janvier 1871, le *Nicolaüs*, Barboux, *op. cit.*, p. 112-13.

(3) C. P., 15 décembre 1870, le *Heinrich*; 2 fév. 1871, la *Johanna*. Barboux, *op. cit.*, p. 125-26; p. 126-28.

(4) C. P., 23 fév. 1871, l'*Henriette*, Barboux, *op. cit.*, p. 131-32.

(5) Arth. Desjardins, *Droit. comm, marit.*, I, 1878, p. 44.

W.Scott et à Sir J. Nicholl : cet exposé demeuré célèbre et déclaré satisfaisant à tous égards par le juge Story, après être devenu la base du système de la jurisprudence américaine, est resté la base du système anglais ; c'est à lui que les auteurs anglais se réfèrent encore aujourd'hui, en y ajoutant quelques dispositions du *Prize Act* de 1864 (1).

Le procès de prise s'ouvre par une requête qu'adressent les officiers de la Couronne, qui ont la mission exclusive de poursuivre l'affaire au profit des capteurs, au greffe (*Registry*) de la Cour d'Amirauté, à l'effet d'obtenir l'adjudication du navire ou des effets amenés comme prise. On dépose en même temps au greffe les papiers de bord et autres documents trouvés sur le navire, ainsi que le procès-verbal de l'interrogatoire du capitaine capturé et d'une partie de l'équipage ou plutôt les réponses qui ont été faites par ceux-ci à des formulaires d'interrogatoires (*Standing interrogatories*).

Cela fait, il s'agit d'assigner tous ceux qui ont intérêt dans le navire ou dans les biens saisis, et de les mettre en demeure de comparaître et de faire valoir les raisons qui s'opposent à la condamnation. Cette assignation, que l'on appelle *monition*, est mise à la poste par le greffe à l'adresse du *Royal Exchange*, à Londres, qui la fait afficher : après un délai de vingt jours, la monition est retournée au greffe, avec un certificat attestant qu'elle a été reçue et publiée : ce certificat est joint aux autres pièces. La cause est alors en état d'être entendue. Pendant que le capteur remplit ces formalités préparatoires, les propriétaires de la cargaison, leurs agents, s'ils en ont dans le pays, le maître du navire, ou le consul des intéressés présentent à la Cour par l'intermédiaire d'un avocat auprès de cette Cour, une requête en restitution accompagnée d'*affidavits* (attestations sous serment) attestant que la propriété des objets réclamés appartient aux réclamants et leur appartenait au moment de

(1) Pour la lettre de Sir W. Scott et de Sir J. Nicholl à M. Jay, Phillimore, *Comm.*,III, p. 666-74, § 440. Pour le *Prize Act* de 1864, *Id.*, *ibid.*, p. 674-79 : M. Hall et M. Bulmerincq en donnent aussi le texte. — Cf. pour ce qui va suivre, Phillimore, *Comm.*, III, p. 680-725, § 441-482 ; Gessner, *op. cit.*, p. 412-18 ; Bulmerincq, *op. cit.*, R. D. I., 1878, p. 188-91, d'après M. Hall ; Calvo, *op. cit.*, IV, p. 316-19, § 2893-95 ; Sheldon Amos, *Lect.*, p. 105-12.

la capture et même dès le début du voyage (on se rappelle la règle draconniene qui prohibe le transfert *in transitu*). Les réclamants donnent caution en même temps, jusqu'à concurrence de 60 Lstr., pour le cas où ils seraient condamnés aux frais. Si le capteur, pour une cause quelconque, par fraude ou par négligence, ne fait pas les démarches nécessaires pour arriver au jugement de la prise, les réclamants peuvent s'adresser à la Cour et recevoir d'elle l'ordre d'entamer la procédure. Bien plus, si, même en l'absence de toute requête des réclamants, la Cour apprend d'une manière quelconque qu'une prise a été faite et que le capteur n'a pas rempli les formalités tendant à l'adjudication, il est de son devoir d'ordonner de commencer les démarches : si le capteur persiste à ne pas vouloir le faire, ce mauvais vouloir entraînera, le cas échéant, sa condamnation à des dommages-intérêts. Les réclamants n'ont pas de délai invariablement déterminé pour s'adresser à la Cour, lorsque le capteur reste dans l'inaction ; cependant, ils ne sauraient différer indéfiniment leur demande : il a été jugé qu'une demande, présentée six ans après la capture, en restitution de la valeur d'un navire capturé qui avait disparu par la faute du capteur, ne pouvait être accueillie par cela seul qu'elle était trop tardivement introduite.

373.—Quand la cause est appelée, c'est au réclamant à prouver le bien fondé de sa réclamation : il a l'*onus probandi*. Toute propriété est présumée ennemie jusqu'à preuve du contraire (1). S'il en est ainsi, il va de soi que toute propriété trouvée à bord d'un vaisseau ennemi est présumée ennemie. Grotius avait déjà formulé cette présomption spéciale : *Res in hostium navibus repertæ præsumuntur esse hostium, donec contrarium probetur*. On comprendrait que cette présomption spéciale existât sans la présomption plus générale qui veut que toute propriété, navire ou cargaison, soit présumée ennemie : celle-là est la conséquence forcée de celle-ci ; mais le maintien de la présomption spéciale n'est pas solidaire du maintien de la présomption générale. Quoi qu'il en soit, le neutre a, dans tous les cas, le fardeau de la preuve. En principe, il devra administrer la preuve à l'aide des pièces de bord et des dépositions de l'équipage capturé.

(1) Phillimore, *Comm.* III, p. 716 ; p. 718.

Mais la Cour a le droit absolu d'ordonner des suppléments de preuves. Ce droit, qui paraît lui avoir été dès longtemps reconnu, est consacré formellement par le *Prize Act* de 1864 (27 et 28 *Vict.*, c. 25, § 21) : « Where, on production of the preparatory examinations and ship papers, it appears to the Court doubtful whether the captured ship is good prize or not, the Court may direct further proof to be adduced, either by affidavit or by examination of witnesses, with or without pleadings, or by production of further documents, and on such further proof being adduced, the Court shall with all convenient speed proceed to adjudication.» Voilà donc la Cour maîtresse de s'éclairer par toute sorte de moyens. Elle peut ordonner un simple supplément de preuves (*further proof*) : en pareil cas, on admet que le capteur ne pourra pas produire de nouvelles preuves, mais le seul réclamant. Elle peut ordonner ce qu'on appelle « *Plea and Proof* », c'est-à-dire que chaque partie, le capteur aussi bien que le réclamant, allègue par écrit tous les faits tendant à faire condamner ou acquitter la prise, et à l'appui de ses allégations, fasse entendre des témoins qui peuvent être soumis aux interrogatoires de la partie adverse. Quel usage fera la Cour des pouvoirs très-étendus qui lui sont dévolus ? Elle n'ordonnera « *Plea and Proof* » que dans des cas rares, de très-grande importance et fort douteux : c'est une procédure longue, qui n'est qu'un *ultimum subsidium*. En règle générale, le capteur ne sera pas admis à offrir des preuves extrinsèques : il le sera de plein droit, si la Cour ordonne par exception « *Plea and Proof* » ; il ne le sera qu'en vertu d'une autorisation spéciale de la Cour, au cas où elle autorise le réclamant à fournir un supplément de preuves. Si, d'une manière ou de l'autre, le capteur est admis à produire des documents autres que les papiers de bord et les dépositions du capturé, il pourra invoquer les papiers de bord d'un autre navire que celui dont il s'agit dans l'espèce, pourvu qu'ils soient certifiés par des *affidavits* (attestations sous serment); il peut invoquer les pièces produites dans une autre affaire de prise (1).

374. — Mais le réclamant qui a le rôle ingrat de demandeur, sera-t-il autorisé dans tous les cas à produire des

(1) Phillimore, *Comm.*, III, p. 723, § 481.

preuves supplémentaires, telles que dépositions attestées sous serment, correspondances, extraits de livres et tous autres documents dont l'authenticité sera certifiée par un notaire ou par un consul? La jurisprudence anglaise considère que le réclamant ne peut jamais requérir l'admission de nouvelles preuves comme un droit. La Cour *pourra* admettre le réclamant à cette faveur dans tous les cas où l'insuffisance ou l'irrégularité des papiers de bord, la conduite des parties, la nature du voyage, ou d'une manière générale les preuves qui résultent de l'instruction préparatoire, rendent douteux aux yeux de la Cour la propriété du navire ou de la cargaison, le caractère licite des opérations commerciales, l'intégrité des transactions : par exemple, quand on ne peut arriver à savoir quel est le propriétaire d'un chargement que les papiers de bord désignent comme propriété neutre, quand le navire a été acheté en pays ennemi, quand des papiers importants ont été perdus ou détruits (1). Mais dans tous ces cas où il y a doute et où un supplément de preuves serait nécessaire, la Cour, qui a le pouvoir de l'accorder, refusera aux réclamants l'autorisation de fournir ce supplément de preuves indispensable pour éclairer sa religion, toutes les fois que le réclamant se sera rendu indigne d'une telle faveur par sa mauvaise foi. La conséquence de ce refus est la condamnation des marchandises ou du navire réclamés : il y a doute ; le réclamant n'est pas admis à faire valoir les preuves qui pourraient dissiper le doute de la Cour : il sera condamné (2). Or la Cour n'admettra jamais à produire de nouvelles preuves dans les cas suivants « très-étendus et fort élastiques », comme le fait remarquer M. Gessner : « Where fraudulent papers have been used ; where there has been a spoliation of papers ; where there has been a fraudulent covering or suppression of any ennemy's interest ; where there is a false destination and false papers ; nor in general where the case appears incapable of fair explanation, or there has been gross prevarication, or an attempt to impose spurious claims upon the Court, or such a want of good faith as shows that the parties

(1) Phillimore, *Comm.*, III, 721-722, § 479.
(2) *Id.*, *ibid.*, p. 722, § 480.

cannot safely be trusted with an order for further proof (1).»

375. — Le règlement danois du 13 février 1864 dispose, avons-nous vu (n° 364) qu'à la fin de l'interrogatoire le tribunal d'instruction invitera le patron du navire capturé à déclarer s'il désire quelque instruction complémentaire ou s'il a quelque raison à faire valoir, avant que la cause soit transmise au tribunal d'amirauté ; on doit le prévenir en même temps, que la cause y sera jugée sans autre citation préalable (§ 4). L'affaire parvenue à la Cour d'amirauté, celle-ci la transmet au procureur de guerre maritime, qui a huit jours pour l'examiner et déposer ses conclusions. Si la partie ou son fondé de pouvoirs ne se présente pas dans le délai prescrit, la cause est jugée immédiatement. Si la partie comparaît, elle doit être mise à même de prendre connaissance des conclusions déposées et peut y répondre par protocole; le procureur de guerre maritime peut répliquer immédiatement ou fournir sa réponse écrite dans la huitaine. A l'audience suivante, après que le procureur de guerre maritime a pris communication des moyens de défense, et le cas échéant, a fait *acter* sa réponse, la cause est mise en délibéré. La Cour peut ordonner un supplément d'instruction, dans lequel tous les moyens de preuves pourront être produits, ou bien prononcer immédiatement la sentence (2).

376. — En Autriche, après une instruction contradictoire, le dossier de l'affaire arrive, par les soins de la commission d'instruction, au tribunal de prises de première instance siégeant à Trieste : les parties ont pu prendre communication des pièces, et sur l'invitation du juge d'instruction, ont pu présenter toutes observations dans l'intérêt de leurs droits. Le tribunal de prises a toute faculté d'ordonner qu'il soit procédé à une information supplémentaire par le tribunal d'instruction, notamment pour admettre les intéressés à produire de nouvelles preuves (règl. du 21 mars 1864, § 6) (3).—Pendant la guerre franco-allemande, à propos

(1) *Id.*, *ibid.*, p. 722-23, avec de nombreuses décisions à l'appui ; Cf. Gessner, *op. cit.*, p. 417-418. — Cf. Sir T. Twiss, *La théorie de la continuité du voyage*, Paris, 1877, p. 7-10.

(2) Bulmerincq, *op. cit.*, R. D. I., 1878, p. 211-12 ; Gessner, *op. cit.*, p. 419.

(3) Bulmerincq, *op. cit.*, R. D. I., 1878, p. 261 ; Gessner, *op. cit.*, p. 420.

d'un envoi d'allumettes saisi par un croiseur français et réclamé par un commerçant autrichien, l'ambassadeur d'Autriche à Paris revendiqua auprès du ministre des affaires étrangères de France le droit pour ce commerçant d'invoquer devant le Conseil des Prises d'autres preuves que les papiers de bord. « Les termes de l'art. 3 de la Déclaration de Paris du 16 avril 1856 : La marchandise neutre sauf la contrebande de guerre n'est pas saisissable sous pavillon ennemi, disait l'ambassadeur d'Autriche dans la Note du 4 janvier 1871, implique pour les autorités compétentes en matière de prises l'obligation de ne rien négliger pour se convaincre que la cargaison d'un navire capturé ne se compose pas de biens ennemis et de prendre par conséquent en considération toute réclamation qui aura été élevée à temps, c'est-à-dire avant que le jugement soit prononcé. » La paix survint sur ces entrefaites et le Conseil des Prises n'eut pas à statuer sur la réclamation du commerçant autrichien (1).

377. — Le règlement prussien du 20 juin 1864, tout en maintenant au procès de prise le caractère ou tout au moins l'apparence et la forme extérieure d'une réclamation faite par le capturé, reconnaît au Conseil des prises et au Conseil supérieur des prises pleine et entière liberté de prendre en considération tous les faits et toutes les preuves qui leur seront soumis, et de juger suivant leur intime conviction.

Le procureur du gouvernement près le Conseil des prises, qui a reçu du tribunal d'instruction le dossier de l'affaire, peut avant de déposer ses conclusions devant le Conseil des prises auquel il transmet les pièces, faire procé-

(1) Barboux, *op. cit.*, p. 99-101. — Sir T. Twiss, *op. cit.*, p. 9-10, parle d'un cas où, pendant la guerre de Crimée, la Cour d'appel anglaise refusa de permettre à un sujet autrichien de produire un supplément de preuves à l'appui de sa revendication de la propriété d'un navire qui naviguait sous pavillon autrichien, mais que les capteurs prétendaient être une propriété russe : il ne put convaincre le représentant du gouvernement autrichien à Londres qu'un tribunal de prises anglais avait agi en toute justice en refusant absolument de laisser l'ayant droit produire de plus amples preuves, qui, selon l'assurance qu'en avait donné celui-ci à son gouvernement, aurait démontré clairement son droit et suppléé à ce qu'il y avait de défectueux dans les papiers de bord du navire.

der à des informations supplémentaires par les fonctionnaires compétents qu'il requiert à cet effet. Il peut ensuite proposer l'acquittement, et le Conseil des prises a le droit de le prononcer sans plus ample informé (§ 10); ou bien il peut proposer d'assigner par voie de publications tous ceux qui ont intérêt à ce que la prise ne soit pas condamnée. Dans ce dernier cas et dans celui où le Conseil des prises n'accueille pas les conclusions d'acquittement, le procureur du gouvernement invite les intéressés qui n'ont pas encore élevé de réclamations à faire valoir leurs droits par écrits devant le Conseil dans les quinze jours. Ce délai expiré, le Conseil rend sa décision sans formalité ultérieure, si aucune réclamation n'a été formulée depuis les publications faites à la diligence du procureur du gouvernement, ou auparavant (§ 11). Si au contraire quelque réclamation a été présentée en bonne et due forme, c'est-à-dire par un écrit signé d'un avoué (*Rechtsanwalt*), et accompagnée de documents à l'appui avec indication des moyens de preuve (§ 12-13), le Conseil doit prononcer sur débat oral; il fixera un terme pour ce débat. Le réclamant devra être assigné à ce terme : il pourra prendre communication des procès-verbaux ou des copies de procès-verbaux antérieurs. Le débat oral s'ouvre par un exposé verbal de l'affaire fait par un membre du Conseil. Après quoi, on entend le réclamant et le procureur du gouvernement, et tous deux peuvent à ce moment produire de nouveaux faits et de nouvelles preuves (§ 15). A la fin de ce débat, le Conseil peut prononcer immédiatement, ou renvoyer la décision à un terme qu'il détermine : ce terme est porté à la connaissance du réclamant et du procureur du gouvernement. Si l'un d'eux ne comparaît pas au jour fixé ou même si tous les deux font défaut, la décision n'en est pas moins rendue (§ 16). Cependant, avant de prononcer le jugement définitif, le Conseil peut encore ordonner un supplément d'instruction, par un jugement préparatoire. Dans ce cas, un nouveau terme est fixé pour un nouveau débat oral, et l'on doit y appeler le réclamant en lui communiquant une copie des procès-verbaux d'information. Lors de ce nouveau débat, le procureur du gouvernement peut encore, aussi bien que le réclamant, produire de nouveaux faits et de nouveaux moyens de preuve (§ 17). Si le

réclamant ne comparaît pas, l'affaire n'en est pas moins débattue et jugée, à moins qu'elle ne soit ajournée sur demande ou même d'office.

Le Conseil des prises, pas plus que le Conseil suprême des prises, n'est assujetti à des règles fixes quant à l'appréciation des preuves et quant à la décision. Ils jugent suivant leur libre conviction, formée par l'ensemble des débats et des preuves (§ 29). Ainsi, nulle restriction n'est imposée au réclamant dans l'administration de la preuve ; le juge n'est pas forcé de condamner dans les cas où le réclamant n'a pu fournir que des preuves insuffisantes (1).

378. — C). Le jugement de première instance intervenu, l'appel peut être interjeté devant un tribunal supérieur, soit par le réclamant, soit par le commissaire ou procureur du gouvernement. Ce n'est pas le lieu d'insister sur le délai de l'appel, qui varie de trois jours à trois mois (en Danemark, ce délai est de trois jours ; en Prusse, il est de dix jours ; en Autriche, d'un mois), et court en général de la date même de la décision de première instance, à l'égard de l'agent du gouvernement, et de la date de sa notification ou d'une publication faite par la voie de la presse, à l'encontre du réclamant ; ni sur les formes dans lesquelles l'appel doit être interjeté, ni sur son caractère suspensif ou non suspensif, ni sur la procédure suivie en seconde instance, qui, d'ordinaire, ne diffère pas de la procédure de première instance.

379. — Le jugement de première instance ou d'appel peut prononcer la condamnation du navire ou de la cargaison ou de tous les deux, suivant les cas. Cette condamnation est une sentence de confiscation : elle a donc un effet translatif ; c'est d'elle que naît le droit du capteur, ou plus exactement de l'État, qui y renonce en tout ou en partie au profit du capteur : *bello parta cedunt reipublicæ*. L'exécution de ce jugement et la répartition des prises sont en dehors de notre sujet.

Le jugement peut ordonner la restitution pure et simple. Le réclamant recouvre ainsi sa propriété, mais doit supporter frais et dépens. Les dépens sont les honoraires des

(1) Bulmerincq, *op. cit.*, R. D. I., 1878, p. 241-43 ; Gessner, *op. cit.*, p. 420-21.

avocats ou des avoués au ministère desquels le réclamant a recouru. Les frais sont, en France, les frais de garde, de déchargement, de transport, de magasinage et de vente, et si la propriété restituée est le bâtiment saisi, les frais de subsistance des matelots et officiers du bâtiment capturé, au cas où il n'a pas été pourvu à leur subsistance avec les vivres que portait le navire amariné. Au cas où un navire ennemi est confisqué ou déclaré de bonne prise — cette dernière expression est encore fort usitée, quoique plus ou moins correcte, — et où le tribunal de prises ordonne la restitution de la cargaison neutre qui se trouvait à bord, on admet que le fret doit être adjugé au capteur en proportion de l'avancement du voyage. S'il était prouvé régulièrement que ce fret a été payé d'avance, le capteur n'aurait rien à réclamer de ce chef : cette solution paraît équitable à MM. Pistoye et Duverdy, et il nous semble qu'elle doit le paraître à tout le monde (1).

Enfin le jugement peut ordonner la restitution, en condamnant le capteur à payer les frais et des dommages-intérêts au réclamant qui triomphe. Le principe n'a jamais été sérieusement contesté. Mais on peut dire qu'il n'a jamais été sérieusement appliqué. La jurisprudence française, sous les auspices de Portalis, est entrée dans une voie plus équitable, sans s'y engager bien avant. Sir W. Scott, nous l'avons constaté, ne condamna pas une fois sur mille le capteur à des dommages-intérêts ; mais, sur l'initiative de Lord Kingsdown, la jurisprudence de la division judiciaire du Conseil privé a inauguré véritablement une ère nouvelle en Angleterre : jusqu'ici, on avait étendu démesurément la notion de la *probable cause* qui affranchissait le capteur de toute responsabilité ; grand a été l'émoi, quand la décision rendue en appel dans l'affaire désormais célèbre de l'*Ostsee* a affirmé que la *probable cause* ne doit pas être un vain prétexte (2). Désormais, il n'est plus vrai de dire que le neutre sera trop heureux quand il réussira à sauver de la confiscation sa cargaison et son navire : il y a des juges

(1) Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, II, p. 341-42.

(2) Phillimore, *Comm.*, III, p. 720, pour l'émotion causée par cette décision. Nous avons analysé (V. *sup.*, n° 111), à propos de la guerre de Crimée, les principes posés par cet arrêt de doctrine.

dans le pays du capteur, pour l'indemniser du préjudice que lui aura causé une saisie injustifiable et sans excuse.

380. — Nous avons essayé de retracer la pratique actuelle de la guerre maritime, en ce qui concerne le traitement de la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi, en notant ses améliorations les plus récentes et jusqu'à ses tendances. Il serait injuste de méconnaître que, malgré la confusion et la complication qu'elle présente, cette pratique ne l'emporte de beaucoup sur celle des siècles passés. Malgré tout, elle n'a pu être ramenée à des principes fixes et universellement admis, et, telle qu'elle est, elle constitue une menace formidable pour les neutres. C'est là l'impression qui nous paraît se dégager des règles et des faits exposés ; ce n'est pas un des arguments les moins faibles que l'on peut faire valoir en faveur d'une réforme, à laquelle tend l'effort des siècles — l'esquisse historique l'a peut-être prouvé — et dont nous allons maintenant montrer la maturité et tâcher de préciser la portée et l'étendue.

TROISIÈME PARTIE

LE DROIT DE L'AVENIR

PROJETS DE RÉFORME

381. — La guerre maritime, telle qu'elle est encore pratiquée de nos jours, n'est pas seulement une lutte entre deux flottes, ou entre une flotte et les moyens de défense des côtes : elle est aussi et surtout dirigée contre le commerce maritime de l'ennemi, contre la propriété des particuliers ennemis inoffensifs, navires de commerce ou cargaisons à bord de ces navires. Il fut un temps, pas bien éloigné de nous, où la propriété privée sur terre n'était pas autrement traitée que la propriété privée à la mer, et où l'une et l'autre étaient considérées comme des objets légitimes de butin. Ce legs des temps antiques s'est d'abord imposé à la théorie et à la pratique ; puis, la théorie et la pratique l'ont répudié en ce qui touche la guerre continentale, la pratique l'a retenu en ce qui concerne la guerre maritime. Mais la théorie l'a répudié, à quelques exceptions près. Aujourd'hui, le principe de l'inviolabilité de la propriété privée sur mer l'emporte dans les cercles politiques et commerciaux : notre esquisse historique l'a suffisamment montré ; il l'emporte aussi dans les cercles juridiques et scientifiques. La réforme du droit maritime international de la guerre paraît mûre ; on peut dire que la cause de la propriété privée ennemie sous

pavillon ennemi est gagnée : il ne s'agit plus que de faire passer le principe de l'inviolabilité dans le domaine des faits ; que de savoir quelles sont les restrictions légitimes et nécessaires qu'il comporte, et si, pour garantir l'observation du droit de l'avenir, il ne conviendrait pas de substituer aux tribunaux de prises nationaux des tribunaux véritablement internationaux : sans insister outre mesure sur ce dernier point, nous devons lui consacrer quelques développements, car il a déjà été mis à l'étude par l'Institut de droit international et a été l'objet, de la part de M. Bulmerincq, d'un travail aussi profond qu'étendu.

De là, les deux chapitres que comprendra cette troisième Partie. Dans un premier chapitre intitulé Du principe de l'inviolabilité de la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi, et des restrictions légitimes et nécessaires qu'il comporte, nous indiquerons les motifs mis en avant pour et contre la réforme, et nous essaierons de mettre en lumière les raisons les plus décisives qui militent en faveur de cette réforme, dont nous préciserons les termes et la portée. Dans un second chapitre, consacré à la constitution des tribunaux de prises internationaux et à la procédure en matière de prises, nous rechercherons s'il serait désirable et possible d'établir de semblables tribunaux, non au point de vue des rapports des belligérants avec les neutres, mais au point de vue des rapports mêmes des belligérants entre eux, en admettant qu'on puisse scinder ces deux points de vue ; et, si la question doit être résolue affirmativement, quelles seraient l'organisation de ces tribunaux et la procédure à suivre devant eux.

CHAPITRE PREMIER

DU PRINCIPE DE L'INVIOLABILITÉ DE LA PROPRIÉTÉ PRIVÉE ENNEMIE SOUS PAVILLON ENNEMI, ET DES RESTRICTIONS LÉGITIMES ET NÉCESSAIRES QU'IL COMPORTE

I

Les partisans et les adversaires du principe. — Principales raisons en faveur de son adoption

382. — La première protestation formelle contre la pratique encore subsistante de la guerre maritime, que l'histoire ait enregistrée, se fit entendre vers la fin de la première moitié du XVIIIe siècle. Jusque-là, les publiscistes avaient docilement accepté les traditions antiques et en avaient admis l'application aussi bien à la guerre continentale qu'à la guerre maritime.

Dans son traité célèbre *De jure belli*, dont la première partie fit son apparition en 1588, Albericus Gentilis, après avoir défini fort justement la guerre une *publicorum armorum justa contentio* (1), ne met cependant pas en doute la légitimité du droit de butin (*de rebus non sacris nulla dubitatio est, quin rapi a victore possint)*, mais il recommande la

(1) Alb. Gentilis, *De jure belli*, éd. Holland (magnifique édition in-4), *Oxonii*, 1877, *lib.* I, *c.* II, p. 10. — Nous donnons la première place aux partisans de l'inviolabilité : il nous a semblé, peut-être non sans quelque raison, que cet ordre était plus convenable pour bien présenter la marche des idées et bien faire saisir les arguments des adversaires de l'inviolabilité ; mais, au moment de rendre compte de l'opinion de Mably, nous sommes amené, pour marquer qu'il est réellement le pionnier de la doctrine de l'inviolabilité, à consacrer une mention sommaire aux représentants les plus illustres de la grande école de Grotius, devanciers ou contemporains de Mably.

modération (1). Et pourtant, vers la même époque, le droit de butin avait besoin d'un apologiste : il le trouva dans Grotius.

383.—On sait les prétentions qu'affichèrent les Portugais sur les mers des Indes : la Compagnie hollandaise des Indes demanda et obtint contre eux la protection des États-Généraux. Le capitaine hollandais Heemskerk saisit dans le détroit de Malacca une caraque portugaise, la *Catharina*, et l'amena en Hollande en 1602 pour la faire déclarer de bonne prise. La Compagnie des Indes demanda une consultation à Grotius : c'est cette consultation, de 1604, qui est devenue le *De jure prædæ commentarius* (2). On voit par cet ouvrage, comme le dit M. Bluntschli, que déjà à cette époque, il s'élevait des voix contre le droit de prise maritime. Quelques membres de la Compagnie refusèrent leur part dans les opulentes dépouilles de l'ennemi ; d'autres vendirent leurs actions et songèrent à fonder en France une société nouvelle, qui n'eût pas un caractère semi-guerrier : la gravité de la crise qu'il s'agissait de conjurer explique la chaleur du plaidoyer de Grotius (3).

384. — En faveur du droit de prise, Grotius accumule les autorités ; mais il arrive ainsi à démontrer une seule chose, selon la remarque de M. Bluntschli, c'est que les Juifs, les Grecs et les Romains ont pratiqué le droit de butin : ils ont aussi pratiqué l'esclavage : cela ne prouve nullement la légitimité de l'esclavage ni du droit de butin (4). Se plaçant ensuite au point de vue de la nature de la guerre et des rapports qui en dérivent, Grotius soutient ce paradoxe : on a le droit de s'emparer de toute propriété ennemie, parce que l'ennemi peut s'en servir pour poursuivre la lutte : « *Omnes igitar res hostium totidem sunt instrumenta in nostrum exitium comparata: quibus scilicet arma parantur, aluntur exercitus, opprimuntur innoxii. Hæc*

(1) Alb. Gentilis, *De j. b.*, *lib.* III, *c.* VII, p. 301. Cf. Bluntschli, *Beuterecht*, p. 99-102 ; R. D. I., 1878, p. 60.— Dans son *Advocatio Hispanica*, Alb. Gentilis, au témoignage de Bynkershoek, qui lui en fait un grief, s'élève contre la course : nous n'avons pas remarqué ce passage, dont nous ne contestons pas l'existence (V. *inf.*, n° 388).

(2) Cet ouvrage a été publié pour la première fois en 1868, par les soins de M. Hamaker.

(3) Rolin-Jaequemyns, R. D. I., 1875, p. 695.

(4) Bluntschli, *Beut.*, p. 103-05.

amoliri, hæc illis extorquere, non minus necesse est quam gladium furenti, si res nostras tutari, si denique salvi esse volumus (1). » Exagération manifeste : il faudrait distinguer les objets qui sont susceptibles d'une destination guerrière et ceux dont on ne peut tirer qu'un parti indirect pour la guerre, ceux qui sont simplement une source de richesse pour le belligérant. Qui peut le plus, peut le moins, dit encore Grotius : on peut tuer, donc on peut piller, et il cite le passage si souvent répété de Cicéron : « *Neque est contra naturam spoliare eum, si possis, quem honestum est necare* (2). » Cet argument, pour avoir été invoqué par Cicéron, n'en est pas meilleur : la guerre donne le droit de tuer l'ennemi dans un combat régulier, mais non un droit de vie et de mort sur l'ennemi : on ne peut tuer les soldats ennemis blessés ou faits prisonniers, encore moins les habitants inoffensifs : le raisonnement pèche donc par la base (3). Enfin Grotius allègue que le vainqueur, ayant le droit de se faire indemniser par le vaincu des frais et pertes occasionnés par la guerre, peut enlever à l'ennemi tout le butin nécessaire pour couvrir cette créance (4). Ici encore, M. Blunstchli fait bon marché de cette allégation : on ne saurait déduire du droit à l'indemnité le droit de butin : la créance en indemnité existe à l'encontre de l'État, non à l'encontre des particuliers ; elle sera réglée par le traité de paix ; sans doute, elle pèsera indirectement sur les sujets de l'État vaincu, mais le fardeau sera réparti régulièrement au moyen de l'impôt (5).

385. — Le *De jure prædæ* est un écrit quelque peu déclamatoire de la première jeunesse de Grotius : mais le fond de ses idées reste le même dans son grand ouvrage sur le *Droit de la paix et de la guerre*. Il admet l'exercice du droit de prise non-seulement par les forces régulières de l'État, mais encore par ces délégués de l'État qu'on appelle les

(1) Grotius, *De jure prædæ*, éd. Hamaker, 1868, *cap.* IV, p. 44.
(2) Grotius, *op. cit.*, *cap.* IV, p. 45.
(3) Bluntschli, *op. cit.*, p. 107 ; Cf. R. D. I., 1878, p. 61.
(4) Grotius, *op. cit.*, *cap.* IV, p. 48 ; *cap.* VIII, p. 115 ; *cap.* IX, p. 135.
(5) Bluntschli, *Beuterecht*, p. 108-09 ; Cf. *Id.*, *ibid.*, p. 109-11. — Grotius ayant démontré à sa manière que le droit de prise est juste, en conclut qu'il est honorable de faire du butin, car tout ce qui est juste est honorable (*cap.* XIV). Il soutient encore l'utilité du butin (*cap.* XV).

corsaires : « *Speciale mandatum habere possunt non hi tantum qui stipendium percipiunt, sed et qui suo sumptu militant, et qui, quod plus est, suo sumptu bellum administrant, ut qui naves instruunt ac sustentant suis impensis* (1).» Mais, dans un passage célèbre, dont Cauchy donne une traduction très-heureuse, quoique un peu libre, il s'écrie à propos de la course : « Mais suffit-il donc que telle ou telle pratique ne soit pas en opposition directe avec le droit primitif de la nature, pour qu'elle doive être admise dans le droit des gens de la chrétienté ? La loi de l'Évangile, cette loi d'amour, ne doit-elle pas avoir adouci en quelque chose la rigueur du droit absolu ? Or, n'est-il pas évident pour tout le monde que cette sorte de piraterie légale, qu'on appelle l'armement en course, n'a guère pour résultat d'affaiblir la puissance de l'État ennemi, et de l'amener par force à demander la paix, mais cause seulement la ruine de quelques particuliers, innocents des faits de la guerre, et dont les familles se trouvent frappées de coups si lamentables, que le créancier le plus dur n'oserait en user ainsi envers son débiteur ? Est-il homme de bien, est-il chrétien, celui qui cherche ainsi dans le malheur des temps son lucre personnel, et qui construit sur de pareils désastres l'édifice de sa fortune (2) ? »

386. — Puffendorf, tout en se tenant, en général, sur le même terrain que Grotius, admet pourtant que l'acquisition qui dérive de l'*occupatio bellica* ne devient absolument irrévocable que si elle est confirmée par le traité de paix. Après avoir exposé l'idée que les biens de l'ennemi passent à celui qui s'en empare, il ajoute : « *Notandum tamen dominium rerum bello captarum ultimam firmitatem acquirere, quando is cui illæ ereptæ fuerunt, per pacem prætensioni ad easdem renuntiat* (3). »

387. — En 1690, un membre de la branche allemande de la famille des Gentili, qui avait dû fuir l'Italie pour cause de

(1) Grotius, *De j. b*, *lib.* III, *cap.* XVIII, § 2.

(2) Cauchy, *Droit marit. int.*, I, p. 64-65. Grotius, *De j. b.*, *l.* III, *c.* XVIII, § 4.

(3) Puffendorf, *De jure naturæ et gentium*, *lib.* IV, *cap.* IV, *de occupatione*, § 14 ; *lib.* VIII, *cap.* VI, *de jure belli*, il revient sur la même idée. Cf. Rochussen, *De occup. bellic. bonor. privat.*, p. 82-84 ; Bluntschli, *Beut.*, p. 111-12

religion (1), *Justinus Gentilis*, écrivait, sous le coup de l'émotion soulevée par les ravages du Palatinat, un traité intitulé : *Dissertatio de eo quod in bello licet*. Il fait remarquer que le droit des gens distingue l'ennemi proprement dit, qui prend part au combat, des personnes inoffensives ; il proteste contre le bombardement des villes ouvertes ; il émet des maximes de la plus grande élévation, celle-ci par exemple : tout ce qui est permis par le droit de la guerre extétérieur et traditionnel ne l'est pas par la conscience ; tel peut être absous devant le tribunal des hommes et condamné par le tribunal de Dieu (2).

388. — Les *Quæstiones juris publici* de Bynkershoek (1731) présentent un contraste saisissant avec les principes mis en avant par Justinus Gentilis. Le jurisconsulte hollandais se fait l'interprète du vieux droit de la guerre, dans toute sa rigueur des temps barbares : il va jusqu'à admettre, en principe et sauf les tempéraments consacrés par l'usage, le droit de vie et de mort sur l'ennemi et le droit de le réduire en esclavage (3). Contre l'ennemi, tout est permis : « *In bello, dissoluto quodammodo generis humani fœdere, ad hostem ejusque omnia subigenda accingimur. Si rationem, juris gentium magistram, sequamur, in hostes, quia hostes, omnia licent. Bellum alicui facimus, quia putamus, eum, per injuriam nobis illatam, sui suorumque perniciem meruisse, isque nostrorum armorum finis est, quem qua forma adsequaris, quid refert* (4) ? » Il va de soi que Bynkershoek admet, comme on ne peut mieux établi, l'antique droit de butin, et il l'étudie spécialement dans ses rapports avec la guerre maritime. Il fait remarquer que certaines nations interdisent absolument à leurs sujets le commerce avec l'ennemi, tandis que d'autres le permettent dans une

(1) Du fond de son exil en Angleterre, Alb. Gentilis, discutant et résolvant négativement la question de savoir si la persécution religieuse, si dure qu'elle soit, autorise les sujets à se révolter contre le prince, écrivait ces belles paroles : « *Durum spoliari patria, fortunis : at Christi jussus hic est.* »*De j. b., l.* I, *c.* XI.

(2) Bluntschli, *Beut.*, p. 112 114 ; Cf. R. D. I, 1878, p. 63-64 : nous ne connaissons le traité de Justin Gentilis que par l'analyse qu'en donne M. Bluntschli.

(3) Bynkershoek, *Quæstiones juris publici, l.* I, *c.* 3.

(4) Bynkershoek, *op. cit., l.* I, *c.* 1.

certaine mesure, et qu'ainsi les mêmes nations peuvent vivre, pour partie en guerre, pour partie en paix, les unes avec les autres (1). Il soutient le respect des marchandises neutres sous pavillon ennemi, mais admet la confiscation des marchandises ennemies sous pavillon neutre. Le droit de prise maritime lui apparaît comme un droit naturel du vainqueur (2). Il se fait aussi le champion de la course, et blâme Alb. Gentilis de l'avoir flétrie comme une sorte de piraterie (3).

389. — Wolff, et son disciple en même temps que son vulgarisateur, Vattel, essaient de limiter le droit de butin.

Dans son *Jus gentium methodo scientifica pertractatum* (Halle, 1749), Wolff admet la prise de possession des biens ennemis comme mesure provisoirement nécessaire, et jusqu'à ce que le traité de paix statue définitivement. Il proscrit le pillage à titre de mesure générale, et ne permet les contributions qu'autant qu'elles sont nécessaires à l'entretien des troupes, *exercitus sustentandi causa.*

Vattel, dans son *Droit des gens* ou *Principes de la loi naturelle appliqués à la conduite et aux affaires des nations et des souverains* (1758), formule d'abord l'ancienne conception de la guerre en ces termes : « Quand le conducteur de l'État, le Souverain déclare la guerre à un autre Souverain, on entend que la nation entière déclare la guerre à une autre nation..... Ces deux nations sont donc ennemies, et tous les sujets de l'une sont ennemis de tous les sujets de l'autre. L'usage est ici conforme aux principes (4). » Puis il pose en règle que le butin n'a d'autre but que d'affaiblir l'ennemi, et fait l'éloge du système des contributions substitué au pillage : la guerre doit vivre de la guerre, mais en se rachetant du pillage par des contributions, les sujets du pays ennemi sauvegarderont leurs biens. Allant au-devant

(1) Bynkerskoek, *op. cit.*, *l.* I, *c.* 3.

(2) *Id.*, *ibid.*, *l.* I, *c.* 4.

(3) *Id.*, *ibid.*, *l.* I, *c.* 18. « *Quod autem Alb. Gentilis, in libris de Advocatione hispanica, variis locis, etiam cum de jure quod usu servatur ipsi sermo est, hujusmodi homines* (les corsaires) *appellat piratas, ne alio quam piratorum loco habet, utiqua absurdius est quam ut constituto disputatione refutari oporteat: quidquid enim illi agunt, agunt auctoritate publica.* » Cf. Bluntschli, *op. cit*, p. 114-15.

(4) Vattel, *Droit des gens*, III, § 70.

des abus que peut engendrer le système des contributions, il ajoute aussitôt : « Mais si un général veut jouir d'une réputation sans tache, il doit modérer les contributions et les proportionner aux facultés de ceux à qui il les impose. » Vattel, d'ailleurs, n'élève aucune objection contre le droit de prise maritime (1).

390. — Mais, dix ans avant la publication du *Droit des gens* de Vattel, le *Droit public de l'Europe fondé sur les traités* de l'abbé de Mably avait fait sa première apparition (1748). L'abbé de Mably s'élève avec force contre le droit de prise maritime : s'il s'attaque surtout aux corsaires, c'est qu'ils sont destinés essentiellement à exercer ce droit, mais il ne se borne pas à demander l'abolition de la course ; il revendique la liberté du commerce en temps de guerre. Il commence par protester contre l'usage qui interdit toutes relations commerciales entre les sujets des puissances belligérantes. « Pourquoi deux nations qui se déclarent la guerre s'interdisent-elles d'abord tout commerce réciproque ? Cet usage est un reste de notre ancienne barbarie..... Quel inconvénient y aurait-il pour deux peuples de convenir respectivement d'une ou deux places de franchise, que leurs négociants pourraient fréquenter avec liberté ? Il serait facile d'y établir une police capable de rassurer les esprits les plus soupçonneux ; les commerçants sont de tous les hommes les moins patriotes, et ils se garderaient bien de nuire à leurs intérêts particuliers par un zèle indiscret. En interdisant son commerce, on veut nuire à son ennemi, et on a raison ; mais on a tort, si, par cette conduite, on se fait à soi-même un préjudice égal à celui qu'on veut faire à son ennemi. Dans la situation actuelle de l'Europe, il n'y a point d'État qui par ses interdictions ne se sente subitement privé de quelque branche de son commerce, et ne se ressente de ce défaut de circulation (2). »

391. — Puis il ajoute dans un passage désormais célèbre et devenu classique : « On ne peut remédier à un abus si fâcheux pour les commerçants et dont par contre-coup tous

(1) Vattel, *op. cit.*, § 160. 161. 165. Cf. Rochussen, *op. cit.*, p. 87-59, Bluntschli, *Beuterecht*, p. 116-121.

(2) Mably, *Le Droit public de l'Europe fondé sur les traités*, *Œuvres complètes*, Paris, an III (1794-95), VI, p. 543-44.

les ordres des citoyens éprouvent les suites les plus funestes, qu'après avoir proscrit un usage plus pernicieux, et qui multiplie sans nécessité les maux de la guerre ; je veux parler des pirateries qui s'exercent sur les navires marchands, dès que deux puissances cessent d'être en paix. Nous regarderions avec horreur une armée qui ferait la guerre aux citoyens et les dépouillerait de leurs biens ; ce serait violer le droit des gens et toutes les lois de l'humanité : or, je demande comment ce qui serait infâme sur terre, peut devenir honnête, ou du moins permis sur mer? Pourquoi les corsaires auraient-ils des priviléges que n'ont pas les Talpaches et les Pandoures ? Si une nation qui ne fait aucun commerce sur mer poursuivait les vaisseaux marchands de son ennemi et ne voulait pas renoncer à son droit de piraterie pendant la guerre, je n'en serais pas étonné ; il n'est que trop ordinaire que l'intérêt fasse oublier aux hommes les règles de la morale. Mais que cette fureur stupide subsiste entre des peuples commerçants, c'est ce qu'il est impossible de concevoir. Interrogez les négociants anglais, hollandais, français, etc., leur réponse sera la même. Ils voient avec horreur les armements en course, et ils apprendraient tous avec la plus vive satisfaction que les puissances se sont promis, en cas de rupture, de ne plus permettre à leurs sujets le métier de corsaires et de défendre à leurs vaisseaux d'insulter les navires marchands et de s'en saisir. Interrogez ensuite les politiques, aucun ne vous dira que les déprédations des armateurs aient jamais décidé du succès et du sort de la guerre (1). »

392. — C'est la liberté du commerce qu'il s'agit d'établir, mais non pas une liberté absolue et illimitée : « Quand on parle d'établir la liberté du commerce pendant la guerre, il n'est point question des marchandises de contrebande ou des choses nécessaires à la guerre ; le transport en demeurerait toujours prohibé. On saisit aujourd'hui avec justice les vaisseaux neutres qui portent des munitions de guerre à

(1) Mably, *Œuvr. compl.*, VI, p. 545-46 : on voit que l'édition de 1794-95 reproduit dans toute sa vivacité l'expression du sentiment de Mably, telle qu'on la trouve dans l'édition de 1748 ; cette expression fut mitigée dans les éditions intermédiaires du *Droit public de l'Europe*.

une puissance ennemie ; cette loi ne doit point être abrogée, et dès lors la dernière objection qu'on m'a proposée ne subsiste plus (1). »

393. — Insistant enfin sur le côté économique de la question, Mably démontre qu'il est de l'intérêt de toutes les puissances de « consentir à la proscription des pirateries » ; il s'occupe principalement des Hollandais, des Espagnols, des Anglais, des Français. Sans reproduire toutes les réflexions si judicieuses qu'il présente au sujet de la Grande-Bretagne et de la France, nous donnerons un aperçu de son argumentation lumineuse et serrée, dont l'actualité, loin de diminuer, n'a fait que croître avec le développement du commerce.

« Plus le commerce d'une nation est grand, plus il est de son intérêt de ne pas se refuser à une convention qui interdirait les courses des armateurs, car il est évident qu'elle doit avoir moins de corsaires qu'un autre peuple, parce qu'elle a besoin de ses matelots pour ses vaisseaux de guerre et de commerce. Elle doit faire plus de pertes que de captures ; elle est comme un joueur qui jouerait double contre simple (2) : or, il est certain qu'il n'y a pas un État en Europe qui fasse un commerce aussi considérable que l'Angleterre, et j'en conclus qu'il est de l'intérêt des Anglais d'inviter les autres peuples à donner au commerce la plus grande liberté. Il faut même remarquer, avec l'auteur des *Mémoires* de Jean de Witt, que l'Angleterre est d'autant plus exposée aux pirateries de ses ennemis, que son commerce intérieur n'en est pas même à l'abri... (3). »

394. — A ces considérations, dit Mably, on m'a opposé deux objections. La première consiste à dire : les Anglais sont les maîtres de la mer, c'est-à-dire y ont des forces très-supérieures à celles de leurs ennemis ; ils doivent donc perdre beaucoup moins de vaisseaux marchands que les autres peuples, puisque leurs commerçants sont protégés par des forces supérieures à celles qui les attaquent. Malheureuse-

(1) Mably, *Œuvr. compl.*, VI, p. 558.

(2) On trouve la même considération dans la lettre de Cobden au Président de la Chambre de commerce de Manchester, en date du 8 nov. 1856 : Mably et Cobden se sont rencontrés sur le terrain de l'évidence et du sens commun.

(3) *Id.*, *ibid.*, p. 548-549.

ment, répond Mably, les faits prouvent le contraire : suivant état dressé par ordre du Parlement, les Anglais ont perdu pendant la guerre de 1688, 4.200 vaisseaux marchands, évalués à trente millions de livres sterling : dans la guerre de la succession d'Espagne, dans la guerre de la succession d'Autriche et dans la guerre de Sept-Ans, le taux des assurances n'était pas moins élevé en Angleterre qu'en France. « J'observerai, d'ailleurs, que les Anglais ont moins gagné qu'ils ne le croyaient par leurs prises, car ils exerçaient en partie leurs pirateries sur leurs propres concitoyens. Les Espagnols n'ont perdu aucun vaisseau, qu'ils n'aient partagé leur malheur avec les sujets d'Angleterre intéressés dans le commerce de Cadix, et la compagnie d'assurances établie à Londres a senti le contre-coup de toutes les pertes que les Français ont faites (1). »

Une seconde objection revient à ceci : les Anglais ne consentiront jamais à la liberté du commerce en temps de guerre, car l'unique objet de leur ambition étant de s'emparer du commerce universel, il est de leur intérêt de s'exposer à faire des pertes qu'ils peuvent aisément réparer, pour en faire supporter de moins considérables à leurs ennemis : l'Angleterre se sert de la piraterie pour ruiner peu à peu ses ennemis, qui ne peuvent aussi facilement qu'elle, recouvrer les fonds qu'ils ont perdus, et dont le commerce doit ainsi, en dernière analyse, se trouver ruiné. Mably fait justice de cette objection, en montrant que l'usage des pirateries ne saurait favoriser l'ambition commerciale de l'Angleterre. Il y a plus : « l'Angleterre parviendra bien plus aisément à son but, en favorisant la proscription des pirateries, qu'en laissant subsister l'usage établi. La preuve en est sensible, car les vaisseaux, les matelots, les soldats et l'argent qu'elle emploie simplement à protéger la navigation de ses commerçants, et qui ne sont aujourd'hui entre ses mains que des forces défensives, deviendraient offensives et serviraient à faire des entreprises importantes en Asie, en Afrique et en Amérique. » Sans doute, les Anglais auraient raison de s'exposer à faire des pertes plus considérables que les autres nations, s'il leur était plus facile de les réparer ; ils

(1) Mably, *ibid.*, p. 549-51.

réduiraient à la fin leurs ennemis à l'impuissance de commercer. « Mais je crois qu'il est démontré qu'ils n'ont point cet avantage sur des peuples qui possèdent un pays fertile, abondant et riche de son propre fonds (1). »

395. — Ici, le publiciste français s'arrête : « Si j'ai prouvé qu'il est de l'intérêt de l'Angleterre de proscrire l'usage des pirateries, je crains qu'on n'en conclue que la France doit le maintenir. » « Mais, ajoute-t-il aussitôt, je prie de faire attention que cette puissance peut avoir de son côté des raisons très-fortes d'assurer la liberté du commerce. » Les commerçants ont un intérêt évident à la liberté du commerce ; la masse des citoyens y a aussi intérêt, parce que les dangers auxquels sont exposés les négociants augmentent le prix des denrées au moment même où le gouvernement exige de nouvelles impositions, et que le commerce perd de son activité à mesure que le commerce extérieur est moins animé. « Si le gouvernement n'a et ne peut avoir un intérêt différent de celui de la masse entière des citoyens, quelles raisons pourrait-il alléguer pour ne pas consentir à la proscription des pirateries (2) ? »

On conviendra que le premier coup porté à la pratique séculaire de la guerre maritime était asséné d'une main aussi sûre que vigoureuse.

396. — Malgré tout, la protestation de Mably paraît être restée quelque temps sans écho. On lit dans les *Annales politiques* de Linguet, de 1779 : « Que les gens armés se battent, soit ; qu'ils écrasent ou soient écrasés, rien de mieux. Mais pourquoi, sur mer, le commerce paisible et sans défense partage-t-il les désastres de la guerre ? Cette iniquité n'a pas lieu sur terre. Quand on s'empare d'une ville, on ne pille pas les boutiques de marchands qu'elle renferme. Sur quoi est fondé le code qui a établi une autre jurisprudence dans les débats maritimes ?..... Cette réflexion est absolument nouvelle (3). »

397. — Mais, à partir de 1780, le nombre des partisans de l'opinion nouvelle s'accroît d'une façon constante.

(1) Mably, *ibid.*, p. 551-555.
(2) *Id.*, *ibid*, VI, p. 555-56.
(3) Linguet, *Annales politiques*, 1779, V, p. 506. Cf. Cauchy, *Respect de la propr. priv.*, Ann. n° 17, p. 134.

C'est d'abord Galiani qui, dans son célèbre traité *De' doveri de' principi neutrali verso i guerregianti e di questi verso i neutrali*, publié à Naples en 1782, sans nom d'auteur, flétrit la course, en réclame l'abolition, demande enfin que les vaisseaux de guerre des belligérants ne s'attaquent pas aux navires de commerce.

Il met en relief, d'une façon saisissante, qui a été souvent imitée depuis «la prodigieuse différence» qui existe entre les usages actuels de la guerre maritime et ceux de la guerre continentale. « Dacche i Sovrani tutti (abbolito intieramente l'antico servigio personale de' loro feudatarj, e negletto quello de' condottieri d'arme) mantengono truppe loro proprie stipendiate, ubbidienti, e fedeli, sentirrebero con altissimo disprezo e disdegno l'offerta di qual privato loro suddito, il quale venisse a proporre e chieder permesso d'unirsi con pochi suoi compagni ad andare a sua spesa e pericolo a devastare i campi, incendiare gli aperti villaggi, sacchegiar le case de' contadini del paese d'un nemico. Forse non mancherebbe Sovrano, che dallo sdegno passando alle minacce, intimerebbe la forca al progettante di così vile, e vergognoso atto. Certamente poi l'Europa tutta applaudirebbe, se vedesse un Sovrano difendersi dagli assassinj di siffatta gente (qualora a qualche Principe non facesse orrore lo spedirla) trattandogli non da veri soldati colle prerogative e i riguardi di buona guerra, ma gastigandogli cogli ultimi supplizj. Tali, come ognun sà, sono i costumi attuali delle guerre terrestri. E pure in questo stesso secolo in mezzo a tanta luce di filosofia e di razione, le Potenze marittime le meglio armate, e munite di stupende flotte, non han trascurato mai in ogni dichiarazion di rottura di pace di publicar Editti, ne' quali non solo promettevano il benigno permesso a tutti i loro sudditi di corseggiare, ma gl'invitavano, e gli solleticavano con offerte d'ajuto ad armarsi, e correr sopra a predare tutte le innocente e pacifiche navi mercantili della nazion nemica, impadronirsene, e far prigioneri di guerra gli sventurati mercanti e marinaj, quantumque non avessero combatutto, ne fatta resistenza, ma fossero subito venuti alla chiamata, e prestata ubbidienza (1). »

(1) Galiani, *De' doveri*, lib. I, cap. x, § 2, p. 429-30.

398. — La course a eu jadis son excuse dans des siècles à demi barbares, où les nations ne pouvaient compter que sur des volontaires dont le bras s'armait à l'heure du danger ; mais, désormais, c'est une institution cruelle, inutile, dangereuse, partant injuste (è cosa inutile, damnosa, e quindi illecita). Que ce soit une institution cruelle, la douloureuse expérience de tant de siècles, ces règlements purement comminatoires, qu'on n'a jamais appliqués, l'attestent surabondamment. Qui oserait soutenir l'utilité de la course, les pirateries étant réciproques? Les pertes et les gains se balanceraient, ou il y aurait désavantage du côté du belligérant qui a le commerce le plus étendu et le plus grand nombre de vaisseaux marchands (1). L'armement en course a plus d'inconvénients que d'avantages pour l'État qui a l'imprudence de l'encourager: on épuise les cadres de ses matelots, on dégarnit ses arsenaux; on se prépare des ennemis en faisant supporter aux neutres le contre-coup, non de la guerre maritime, mais d'une piraterie furieuse et effrénée. Ici, l'économiste — on sait que Galiani est l'auteur de lettres célèbres sur le commerce des blés — montre les effets de la course maritime entre nations civilisées et commerçantes : la course proprement dite, et aussi bien la capture des navires marchands par les vaisseaux de guerre, — réfléchit sur les neutres, et qui plus est, sur les propres sujets du souverain qui exerce le droit de prise (2).

399. — Galiani reconnaît que sa voix est presque la première — il connaît et cite l'opinion de Mably, — à s'élever contre un usage invétéré, universel, consacré par un si grand nombre d'Édits, tenu pour légitime par tous les publicistes et par tous les traités publics. La course n'en est pas moins un moyen de guerre illégitime et injuste, car elle

(1) *Id.*, *ibid.*, p. 431-33. Ici Galiani, dont l'argumentation est quelque peu elliptique, a en vue l'Angleterre.

(2) Galiani en donne un exemple figuré, dit-il, mais qui peut se présenter. « Suppongasi la Spagna in guerra colla Repubblica Veneta, ed una nave Veneziana carica di pannine presa da un armatore Spagnuolo etc... » La prise de cette cargaison atteint les industries de quatre ou cinq pays. De plus, le navire était assuré à Livourne à une compagnie d'assurances associée à une compagnie de Cadix: c'est l'Espagne qui est frappée par la capture du navire. Galiani, *ibid.*, p. 433, note 1.

n'est pas conforme au but de la guerre. Mais l'abolition n'en saurait être réalisée que par un accord général des États européens, car on ne saurait exiger d'un État dont l'adversaire fera des armements en course, qu'il s'abstienne d'en faire aussi: la partie serait trop inégale. C'est d'une convention générale seule que peut venir la réforme, et Galiani s'adresse à l'impératrice de la neutralité armée, pour la conjurer de compléter son œuvre, en ajoutant aux principes de 1780 l'abolition de la course.

400. — La course abolie, les vaisseaux de guerre des belligérants ne la remplaceront pas : la propriété privée à la mer sera traitée comme la propriété privée sur terre ; les vaisseaux de guerre saisiront la propriété du souverain et la contrebande de guerre : ils respecteront la propriété inoffensive des sujets de l'ennemi ; l'équipage du navire de commerce sera aussi respecté, mais prendra l'engagement de ne plus servir dans l'armée de terre ni dans l'armée de mer de son souverain (1).

Ainsi, c'est le respect de la propriété privée à la mer, et le respect des matelots inoffensifs, que réclame Galiani : si cette réforme ne s'accomplit pas, c'est que l'Europe n'aura fait de progrès que dans le domaine d'une philosophie vaine et pédantesque, non dans le domaine du droit et de la morale (2).

401. — Peu après Galiani, Filangieri, sans traiter *in terminis* la question de l'inviolabilité de la propriété ennemie, ni même celle de l'abolition de la course, s'élevait contre la piraterie patentée par les belligérants. Dans sa *Scienza della Legislazione*, il s'exprime ainsi : « Les maux affreux qu'ont faits les armateurs dans cette dernière guerre (la guerre de l'Indépendance Américaine) aux peuples de l'un et l'autre hémisphère ; les modiques profits qu'en ont retirés les nations mêmes qui les ont vomis sur l'étendue immense des mers ; les progrès du système de la neutralité armée, tout nous fait espérer que bientôt une loi universelle forcera les nations belligérantes de renoncer, pour l'avenir, à cet infâme moyen de nuire à leurs ennemis, aux dépens de la tranquillité de tous les peuples (3). » Ces raisons ne visent

(1) Galiani, *op. cit.*, p. 437-38.
(2) *Id.*, *ibid.*, p. 438.
(3) Filangieri, *La Science de la Législation*, trad. de l'ital. d'après

que la course, mais elles atteignent le droit de la capture.

402. — Azuni, dans son *Sistema universale dei principii del diritto marittimo dell' Europa*, publié à Trieste en 1796, et refondu par l'auteur dans son édition française de 1805, formulait un programme pour la réforme du droit maritime à adopter lors de la pacification générale de l'Europe. L'art. I portait : « On ne pourra, à l'avenir, arrêter ni saisir aucun vaisseau marchand, s'il ne porte une véritable contrebande de guerre. » Aux termes de l'art. III, « les ports de mer, même ceux des nations belligérantes, jouiront des priviléges de la neutralité pour les objets de commerce qui n'ont aucun rapport immédiat avec la guerre (1). » Mais, dans le cours du même ouvrage, il se montre assez hésitant: il qualifie la course d'« usage trop cruel » ; mais il reproche à Mably et à Galiani, comme Bynkershoek l'avait reproché à Alb. Gentilis, d'avoir confondu la course et la piraterie proprement dite ; en même temps il déclare qu'il respecte leur sentiment, qu'il l'adopterait même s'il parlait en philosophe. Enfin il demande : « Pourquoi Mably veut-il que l'usage de la course soit interdit aux nations belligérantes ? Les raisons qu'il en donne sont fort affaiblies ou même détruites par l'aveu que l'évidence l'a forcé de faire peu après dans les termes suivants : si je prouvais qu'il est de l'intérêt de l'Angleterre de proscrire l'usage des pirateries, je craindrais qu'on en conclût que la France doit les maintenir (2). »

403. — Martens, dans son *Essai* justement célèbre *concernant les armateurs, les prises et surtout les reprises* (1795), se prononce contre la course, dont tout cet ouvrage est pour ainsi dire le procès, l'histoire à la main. Il admet que la prise n'est acquise au capteur qu'après ratification par le traité de paix. Enfin, il qualifie de barbare la pratique de la guerre maritime, telle qu'elle était *de son temps*, telle qu'elle est encore aujourd'hui. « Tandis que, dans les guerres du continent, les nations civilisées de l'Europe, tant

l'éd. de Naples de 1784, Paris, 1788, V, liv. III, 2e part., ch. xxv, p. 133-34.

(1) Azuni, *Droit marit. de l'Europe*, Paris, 1805, II, p. 238. Cf. Cauchy, *Droit marit. int.*, II, p. 357-58 ; De Laveleye, *Du resp. de la propr. priv.*, p. 10 ; Pierantoni, *Rapport sur les prises marit. d'après l'école et la législ. ital.*, R. D. I., 1875, p. 635-36.

(2) Azuni, *op. cit.*, II, p. 297, note 1, p. 453-54.

qu'elles ne trahissent point ce caractère, s'efforcent à en faire retomber le moins possible le fardeau sur les sujets paisibles de l'ennemi, et respectent leur propriété moyennant une contribution levée, en n'autorisant le pillage que dans quelques cas extraordinaires, on a conservé dans les guerres maritimes l'usage barbare de priver les sujets ennemis de leurs navires et de leur cargaison, en défendant même presque généralement aujourd'hui d'accepter une rançon (1). »

404. — Mais il était donné à Rousseau de formuler nettement le premier la conception moderne de la guerre, telle qu'elle s'est dégagée insensiblement de l'effort de la civilisation. On fait généralement honneur à Portalis de la formule célèbre : la guerre est une relation d'État à État. Portalis a la gloire incontestable d'avoir proclamé cette formule à la séance d'inauguration du Conseil des Prises et d'en avoir déduit les conséquences protectrices des droits particuliers qu'elle contient. Mais il n'en est pas l'inventeur : l'honneur en revient à Rousseau.

L'auteur du *Contrat social* s'exprime ainsi au sujet de l'origine de l'esclavage : « Il est clair que le prétendu droit de tuer les vaincus ne résulte en aucune manière de l'état de guerre.... *C'est le rapport des choses et non des hommes* qui constitue la guerre ; et l'état de guerre ne pouvant naître des simples relations personnelles, mais seulement des relations réelles, la guerre privée ou d'homme à homme ne peut exister ni dans l'état de nature, où il n'y a point de propriété constante, ni dans l'état social où tout est sous l'autorité des lois.... *La guerre n'est donc point une relation d'homme à homme, mais une relation d'État à État, dans laquelle les particuliers ne sont ennemis qu'accidentellement, non point comme hommes ni même comme citoyens, mais comme soldats;* non point comme membres de la patrie, mais comme ses défenseurs. Enfin, chaque État ne peut avoir pour ennemis que d'autres États et non pas des hommes, attendu qu'entre choses de diverses natures on ne peut fixer un vrai rapport. » Rousseau ajoute : « Ce principe est même con-

(1) Martens, *Essai conc. les armat.*, 1795, ch. I, § 6, p. 37-38. Cf. Cauchy, *Droit marit. int.*, II, p. 369-60 ; De Laveleye, *op. cit.*, p. 10.

orme aux maximes établies de tous les temps et à la pratique constante de tous les peuples policés. » Ici, il a l'histoire contre lui. Mais il rentre dans la vérité quand il dit : « Ces principes ne sont pas ceux de Grotius ; ils ne sont pas fondés sur des autorités de poètes ; mais ils dérivent de la nature des choses et sont fondés sur la raison (1). »

Voici maintenant ce que dit Portalis dans le discours prononcé à la séance d'installation du Conseil des Prises, le 14 floréal an VIII : « Le droit de la guerre est fondé sur ce qu'un peuple pour l'intérêt de sa conservation ou pour le soin de sa défense, veut, peut ou doit faire violence à un autre peuple. *C'est le rapport des choses et non des personnes qui constitue la guerre ; elle est une relation d'État à État et non d'individu à individu.* Entre deux ou plusieurs nations belligérantes, les particuliers dont ces nations se composent *ne sont ennemis que par accident, ils ne le sont point comme hommes ; ils le sont uniquement comme soldats* (2). » La conséquence de cette vérité fondamentale, sur laquelle repose tout le droit de la guerre, est le respect de la propriété privée, mais on s'est refusé jusqu'ici à la reconnaître. « Rendons justice à notre philosophie, qui, d'après ces vérités premières, a plus d'une fois invité les gouvernements de l'Europe à stipuler dans leurs traités la sûreté du commerce pendant la guerre, le respect pour les productions des arts et pour toutes les propriétés particulières : mais la politique, qui n'est pas le droit politique, s'est refusée jusqu'ici aux conclusions de la philosophie. »

Sans doute, la guerre qui a lieu entre deux États touchera indirectement leurs sujets respectifs, et Portalis ne méconnaît point cette vérité de bon sens ; il n'isole pas l'État des individus qui le composent. Mais sa pensée fondamentale était, comme le dit M. Bluntschli, « que ce sont les États et non les particuliers qui sont ennemis en première ligne,

(1) Rousseau, *Contrat Social*, éd. Garnier, liv. I, ch. IV, p. 244-45. M. Hall, *Int. Law*, § 18, p. 56, note 2, est, à notre connaissance, le seul auteur qui fasse remarquer que Portalis a tiré à peu près textuellement du *Contrat Social* la formule dont on lui fait honneur.

(2) Talleyrand, dans le *Mémoire* qu'il adressait en 1806 à Napoléon, exprimait la même idée en des termes qui se rapprochent encore plus de ceux de Rousseau que de ceux de Portalis. *Monit.* du 5 décembre 1806.

que ceux-ci ne sont pas ennemis *immédiats et actifs*, comme hommes et comme propriétaires individuels, mais que, du moment où ils ne prennent pas eux-mêmes une part active à la guerre, ils sont seulement en état d'hostilité *médiate et passive*. Or, cette pensée était parfaitement juste. Elle plaçait la question sur un terrain non plus moral ou utilitaire, mais *juridique*, et la conséquence devait être *le respect de la propriété privée*, même en temps de guerre (1). »

404. — La doctrine de Rousseau et de Portalis fut reproduite à diverses reprises dans les conclusions des commissaires du gouvernement près le Conseil des Prises ; elle devint celle du gouvernement français : Talleyrand l'expose dans le *Mémoire* du 10 novembre 1806, adressé à l'Empereur. C'était l'opinion personnelle de Napoléon Ier : il l'a exprimée dans le préambule même du Décret de Berlin, dont les dispositions devaient demeurer en vigueur « jusqu'à ce que l'Angleterre ait reconnu que le droit de guerre est un, et le même sur terre que sur mer ; qu'il ne peut s'étendre ni aux propriétés privées, quelles qu'elles soient, ni à la personne des individus étrangers à la profession des armes, et que le droit de blocus doit être restreint aux places fortes réellement investies par des forces suffisantes » (2) ; dans la lettre du 22 août 1809, écrite sous sa dictée par M. de Champagny à M. Armstrong, ministre des États-Unis ; enfin, il y est resté fidèle dans ses *Mémoires* (3).

405. — Vers le commencement du siècle, on vit s'élever une opinion singulièrement hardie : elle consistait à dire que les neutres ont droit à ce que chacun des belligérants respecte la propriété privée ennemie sur mer, à revendi-

(1) Bluntschli, *Du droit de butin*, trad. libre par M. Rolin-Jaequemyns, R. D. I., 1877, p. 540-41 ; Cf. Bluntschli, *Beut.*, 63-64.

(2) De Clercq, II, p. 194 ; Calvo, *Droit international*, 3e éd., IV, p. 173, § 2673.

(3) Nous avons cité, dans l'esquisse historique (n° 93) et la lettre à M. Armstrong et les *Mémoires* de Napoléon. — Dans des *Observations* présentées en 1816 au Conseil d'État, M. d'Hauterive se prononça aussi contre la course, disant qu'il n'y avait pas de commerce *ennemi*, « que le commerce forme une organisation universelle et pour ainsi dire cosmopolite, dont tous les éléments se tiennent et dont tous les efforts se correspondent. Ses pertes, ses avantages, ses progrès, ses dangers, sont à peu de choses près, généraux et communs. » Cauchy, *Resp. de la propr. priv.*, Ann. n° 20, p. 140-41.

quer l'inviolabilité de la propriété des sujets belligérants, au nom du droit des neutres. Cette opinion paraît avoir été assez répandue dans les premières années du XIXe siècle. C'est ce qui ressort de deux ouvrages, l'un anglais, l'autre danois ; celui-là publié en 1801, celui-ci publié en 1802.

Au début de son *Treatise on relative rights and duties of belligerent and neutral powers in maritime affairs*, Ward dit que les droits qui ont été réclamés pour les neutres (*the alleged rights of neutrals in maritime affairs*) se ramènent à sept chefs, qu'il énumère : parmi eux figure cette proposition qui vient en troisième ordre, « that war means military war and commercial peace ; that is, that no private property can be subject to prize (1). » Les neutres ont droit au respect de la propriété privée ennemie.

Il y a plus et mieux que cette mention un peu sommaire : c'est le témoignage de Tetens qui, dans ses *Considérations sur les droits réciproques des puissances belligérantes et des puissances neutres*, mentionne aussi cette idée pour la réfuter. « Il y a des auteurs, dit-il, qui se sont déclarés pour la liberté absolue de tout commerce pendant la guerre, sur le seul fondement qu'attaquer le commerce ennemi, c'est toujours attaquer le commerce neutre. Tout commerce, disent-ils, consiste en relations mutuelles entre les parties commerçantes, qui sont de même nature et de même conséquence pour les uns et pour les autres. Si le pays ennemi a des relations commerciales avec le pays neutre, celui-ci en a aussi avec le premier, de telle sorte qu'on ne peut faire tort au commerce de l'ennemi, ni l'entraver, ni le détruire, sans faire le même tort au commerce des neutres. Voilà donc, continuent-ils, une alternative que l'on ne peut éviter. Il faut absolument ou que le droit qu'ont les neutres de maintenir leur commerce pendant la guerre soit sacrifié, ou que la liberté de tout commerce sans exception soit accordée aux ennemis comme aux neutres, Or, la première proposition n'est point admissible ; elle choquerait les droits de la neutralité les plus incontestables. C'est donc la seconde qui doit faire loi. Il serait, ajoutent-ils encore, infiniment plus convenable à l'intérêt général des

(1) Ward, *A Treatise on relative rights...*, réimpr. 1875, p. 1.

s d'admettre cette liberté sans restriction dans le droit
ntionnel de l'Europe (1). »
tens s'attache à réfuter cette « identité prétendue
ommerce ennemi et du commerce neutre », et il con-
ainsi : « Les puissances belligérantes, en saisis-
t les effets et les bâtiments de leurs ennemis, sur
er comme sur terre, n'attaquent point par cela seul
commerce et la navigation des neutres. C'est le gou-
ernement et les sujets ennemis qui sont privés de
eurs propriétés, et dont le commerce et la navigation sont
lésés : mais les neutres n'en souffrent pas, au moins par la
nature de la chose, car il est possible qu'ils y soient inté-
ressés accidentellement. Aussi peut-il arriver que des indi-
vidus neutres souffrent beaucoup de l'état de guerre d'un
autre pays, et spécialement par cela que les négociants et
la navigation du pays en guerre sont ruinés (2). »

406. — L'opinion que réfute Tetens est manifestement
exagérée, au point de vue des principes purs. Que les
neutres aient un intérêt considérable à ce que la propriété
privée ennemie soit respectée dans la guerre maritime jus-
que sous le pavillon ennemi, cela n'est pas douteux; mais
revendiquer l'abolition du droit de prise maritime au nom
du droit des neutres, voilà qui semble un excès et une
erreur. Il serait chimérique de songer à mettre les neutres
l'abri de tout dommage provenant des hostilités; ce qu'il
faut, c'est que, s'ils doivent souffrir de la guerre, ils n'en
souffrent pas injustement : le préjudice qui peut dérive
pour eux de la saisie de la propriété ennemie à bord de
navires ennemis n'est pas injuste. Mais, au point de vue des
faits, il n'est pas sérieusement contestable que le droit de
prise maritime, tel qu'il a été appliqué presque toujours,
constitue une atteinte injuste au commerce neutre : on ne
saisit que la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi,
mais on étend démesurément la notion de la cargaison
ennemie et du navire ennemi : il n'est point téméraire d'affir-
mer que les neutres ont droit à l'abolition du droit de cap-

(1) Tetens, *Considérations*..., éd. fr. 1805, Copenhague, sect. I, n° 5, p. 10-12.
(2) Tetens, *Considérat.*, éd. fr. 1805, Copenhague, sect. I, n° 5, p. 12-16 ; n° 6, p. 16-17.

ture entendu aussi largement et appliqué sur une aussi redoutable échelle qu'en Angleterre et aux États-Unis.

407. — A mesure qu'on avance dans le XIXe siècle, on rencontre des adhésions toujours plus nombreuses à l'idée nouvelle de l'inviolabilité.

Romagnosi (1763-1835) demande qu'on applique un principe uniforme dans la guerre terrestre et dans la guerre maritime : l'auteur des *Questioni di diritto sulle Prede Marittime* n'admet pas le droit de capturer la propriété privée, même ennemie, à bord de vaisseaux ennemis, sauf en cas de contrebande ou de rupture de blocus (1).

408. — Pinheiro-Ferreira, après avoir développé avec force dans son cours éloquent de *Droit public interne et externe* (1830), l'idée que la guerre a lieu entre gouvernement et gouvernement, « entre soldats et soldats » et non entre « des citoyens et des bandits », s'étonne que des principes tout à fait opposés régissent la guerre maritime. On allègue, dès qu'il s'agit de la guerre maritime que, les gouvernements n'étant riches que des richesses des particuliers, c'est affaiblir le gouvernement que de s'emparer des biens de ses sujets : cette raison, si elle était fondée, devrait conduire à la même conclusion sur terre que sur mer. « Le but de la guerre n'est pas de *détruire*, mais de *paralyser* les forces de l'ennemi, c'est-à-dire les forces qu'il emploie à nous faire la guerre. Sur mer et sur terre, ce ne sont que les hommes et les choses exclusivement destinés à la guerre qui doivent en subir les conséquences. » « Au point où en sont venues aujourd'hui les relations commerciales de toutes les nations de l'univers, on peut affirmer, avec la plus exacte vérité, que le dommage causé par notre marine au commerce de notre ennemi, s'étend non-seulement à celui des nations neutres, mais encore à notre propre commerce, dont les pertes ne sont pas à beaucoup près compensées par le profit qu'en retire la marine de guerre (2). » Mais la propriété privée ennemie ne sera respectée que sous réserve des cas de contrebande de guerre et de blocus.

(1) *Cité* par M. Pierantoni, *op. cit.*, R. D. I., 1876, p. 636-37.
(2) Pinheiro-Ferreira, *Cours de droit public interne et externe*, II, Paris, 1830, p. 106-12.

409. — Lucchesi-Palli, dans ses *Principes de droit public maritime*, publiés en 1841 et traduits en français dès l'année suivante, formule un projet de code de droit public maritime, dans lequel figurent ces dispositions : le pavillon couvre la marchandise même ennemie (art. 4) ; la liberté du commerce est reconnue, sauf en ce qui concerne les ports réellement bloqués et les articles qui d'un commun accord auraient été rangés parmi les objets de contrebande de guerre (art. 6) ; le droit de blocus s'étendra seulement aux ports fortifiés, et non aux ports de commerce (art. 7) (1).

410. — En 1844, paraissait la première édition du *Droit des Gens Européen* de l'un des maîtres de la science allemande, d'Heffter. Heffter combat tout d'abord la thèse ancienne, d'après laquelle la guerre rompt nécessairement tout lien juridique entre les États. « La guerre ne fait point cesser les droits communs et individuels de l'homme ; ils subissent seulement toutes les conséquences inévitables d'un fléau qui frappe sans discernement » (§ 122). Il limite le droit de butin, et n'admet pas que le pillage devienne jamais un mode d'acquisition régulier. La guerre ne fait que suspendre temporairement les effets de la propriété privée ; le fait de la détention matérielle remplace provisoirement le droit, pour passer tour à tour entre les mains de l'une ou l'autre des parties belligérantes (§ 136).

Puis l'illustre publiciste passe en revue les règles exceptionnelles qui régissent la guerre maritime, et conclut qu' « inutilement on chercherait à retrouver au fond des règles consacrées en matière de prises maritimes un *principe juste* et à l'abri de toute controverse.... Comment justifier autrement que par le principe tout matériel de la réciprocité, la disposition qui regarde la détention des objets saisis pendant quelques jours, voire même pendant vingt-quatre heures, ou leur entrée dans un port du territoire, comme un titre suffisant pour en conférer le domaine, alors surtout qu'il s'agit d'objets privés? Quelle autorité faut-il accorder à une sentence qui a été rendue par des juges nommés par le gouvernement intéressé à voir maintenir la capture à son profit, lorsqu'ils sont tenus de prononcer conformément aux dispo-

(1) Lucchesi-Palli, *Principes de droit public maritime*, trad. de l'ital. par J. Armand de Galiani, Paris, 1842, p. 205-206.

tions arrêtées par le même gouvernement? Il y a longtemps que des hommes regardés à la vérité comme théoriciens, ont proclamé que ce système était indigne d'une époque chrétienne et civilisée. Cette pensée pénétrera davantage dans la conscience des nations, à mesure que leur propre dignité leur fera une loi du maintien des règles de la justice. Elles les défendront surtout contre ceux qui jusqu'à présent ont cherché dans la continuation de ce système arbitraire, la satisfaction de leurs intérêts égoïstes, et qui par là même sont très-disposés à le perpétuer (1). » Heffter propose de substituer le séquestre à la capture : il ne va pas jusqu'à revendiquer l'inviolabilité de la propriété privée ennemie sur mer ; « ce serait défendre une chimère. » Au rétablissement de la paix les propriétés passeront définitivement au capteur, ou bien la restitution intégrale ou partielle en sera stipulée (2).

411. — Vers la même date, Zachariæ, dans ses *Vierzig Bücher vom Staate* exprime non moins nettement que Rousseau et Portalis le vrai caractère de la guerre ; il en déduit le respect de la propriété privée ennemie, sur mer comme sur terre. « Dem Staatsrecht nach ist der Krieg blos die Sache der Regierungen. Der Zweck des Krieges gestattet oder fordert, von diesem Grundsatze auch im Kriegsrechte auszugehen. Die Unterthanen des feindlichen Staates sind nicht deswegen, weil sie *de jure* als Feinde betrachtet werden können, sondern nur, wenn and in wie fern sie *de facto* Feinde sind, feindselig zu behandeln (3). »

412. — C'est encore de la même date, ou peu s'en faut, qu'est contemporaine la première apparition du *Droit commercial dans ses rapports avec le droit des gens et le droit civil*, de M. Massé. L'éminent magistrat, qui est demeuré fidèle à la doctrine qu'il professait dès lors, a critiqué avec une grande élévation et une grande force de pensée la pratique actuelle de la guerre maritime, qui constitue à ses yeux un incompréhensible anachronisme.

(1) Heffter, *Droit des gens de l'Europe*, trad. Bergson, 3e éd. fr., Paris, 1873, p. 265-66, § 139.

(2) *Id.*, *ibid.*, § 139, p. 266-67 ; Cf. § 192, p. 371.

(3) Zachariæ, *Vierzig Bücher vom Staate*, IV, *Abth.* 1. 2, cité par M. Rochussen, *De occup. bellic.*, p. 92-93.

Adoptant la théorie nouvelle formulée par Rousseau et Portalis, d'après laquelle la guerre est une relation d'État à État, non d'individu à individu, M. Massé en conclut logiquement que les belligérants ne sont nullement fondés en droit à troubler les relations pacifiques et commerciales sans rapport avec l'état de guerre : la guerre, en introduisant l'inimitié entre deux ou plusieurs États, ne l'a pas introduite entre les hommes qui les composent. « Il n'est que trop vrai, ajoute-t-il, que les citoyens sont souvent parties nécessaires dans les différends qui interviennent entre les nations et leurs gouvernements, et que c'est au prix de leur sang et de leur fortune que les guerres se soutiennent. Mais le sang des uns versé n'autorise pas à verser le sang des autres, la ruine n'appelle pas la ruine. L'effet prouve la cause, mais ne la justifie pas ; et c'est une vieille erreur dont l'expérience n'a pas fait une vérité, que de prétendre que l'intérêt même du prompt rétablissement de la paix commande d'attaquer dans son industrie, dans son commerce, l'État auquel on fait la guerre. Les guerres qui pendant ce siècle ont ensanglanté l'Europe, prouveraient au besoin que l'acharnement des peuples les uns contre les autres croît en proportion du mal qu'ils se font, et que le désir d'obtenir la paix n'est pas toujours dans la proportion du fléau qu'apporte la guerre (1). » Si l'état de guerre n'autorise pas les belligérants à traiter en ennemis les citoyens des États ennemis, à plus forte raison n'autorise-t-il pas à traiter en ennemis les citoyens des États neutres.

Cependant, ces vérités si incontestables ont été méconnues : lors même qu'on a reconnu jusqu'à un certain point dans la guerre continentale la rigueur du principe qui exige (l'État seul étant considéré comme ennemi) le respect des personnes et des propriétés particulières, « les mers sont devenues, en temps de guerre, le théâtre d'un brigandage organisé, qui, sous le nom de course maritime, ruine réciproquement le commerce des belligérants et des neutres, sans profit pour les États qui l'autorisent, et pour le seul bénéfice des corsaires déprédateurs. »

L'abus constaté et déjà flétri, M. Massé montre qu'il est

(1) Massé, *Droit comm*, 3e éd., 1874, I, p. 109-10, n° 121.

inexplicable dans l'état actuel de la civilisation. « Que dans les temps anciens, où tout étranger était réputé ennemi, *hostis* ; où chaque citoyen était soldat; où les guerres avaient pour objet direct le butin, la conquête et l'asservissement des pays et des individus, la guerre ait été en réalité déclarée non-seulement aux nations, mais encore aux individus qui les composaient; qu'alors la guerre entre les États soit devenue la guerre entre les particuliers, et n'ait respecté ni les biens, ni les personnes, on le comprend; et, cependant, au rapport de Pline, le premier soin des généraux romains était de protéger le commerce contre les effets de la guerre, et de veiller à ce qu'il ne fût pas interrompu. Mais que dans les temps modernes, où la constitution nouvelle des États diffère si profondément de celle des anciens peuples; où les relations journalières ont établi et tendent sans cesse à consolider une sorte de cosmopolitisme commercial; où les armées permanentes, régulières et soldées ont remplacé les armées irrégulières; où les gouvernements ne se font plus la guerre pour piller les pays conquis et réduire les vaincus en esclavage, mais pour des intérêts plus nobles d'honneur national, de prépondérance, d'équilibre ou de commerce, on ait admis quelquefois sur terre, et trop souvent sur mer, un système de déprédation qui s'attaque aux particuliers, et surtout aux commerçants et à leurs biens; qui ne respecte pas même le commerce des neutres; qui, d'une guerre publique, de gouvernement à gouvernement, la seule qui soit compatible avec l'état de société, fait une guerre privée d'homme à homme et replonge ainsi momentanément les individus dans l'état sauvage; qui souille, par les sanglantes spéculations de l'intérêt privé, les guerres entreprises par des raisons d'intérêt public: c'est un anachronisme qui ne se comprend pas (1). »

Traitant ailleurs spécialement la question de la course, « ce dernier vestige des temps de barbarie », M. Massé démontre qu'elle ne profite à personne, si ce n'est aux corsaires. « On sait, dit-il, qu'au moyen d'un système d'assurances réciproques de l'une à l'autre nation, la somme totale des richesses de chacun des belligérants ne peut recevoir au-

(1) Massé, *op. cit.*, I, p. 110-11, n° 123.

cune variation sensible, puisque ce que le capteur confisque sur l'ennemi est souvent restitué au capturé sous forme d'assurances par des assureurs de la même nation que le capteur. » Mais si la course est sans profit pour tous autres que les corsaires eux-mêmes, la renonciation à la course doit être le résultat d'un accord unanime. « En fait de guerre et de violences, le droit du plus modéré se mesure sur le fait de celui qui l'est le moins. » Selon M. Massé, la Déclaration du 16 avril 1856 n'est qu'une « satisfaction promise » aux mœurs publiques, à la civilisation, aux intérêts bien entendus du commerce : à ses yeux, la course est encore admise comme un mal nécessaire par le droit des gens conventionnel. En cela, M. Massé nous paraît tenir trop peu de compte de la Déclaration de Paris et en méconnaître la portée véritable (1).

413. — Avec M. Mancini, nous revenons à l'école italienne, dont il est un des représentants les plus autorisés et les plus illustres. Appelé, en 1851, à occuper à l'Université de Pavie une chaire nouvelle et spéciale, consacrée à l'enseignement du droit international public, privé et maritime, M. Mancini exposa le droit international maritime dans la seconde année de son enseignement (1852-53).

Dès sa leçon d'ouverture, il condamne la course, les prises maritimes et les représailles. Après avoir retracé le progrès de la civilisation, il s'écrie : « Or chi crederebbe intanto che in mezzo a trasformazioni e cosi profondi della vita reale, la disciplina del Diritto Marittimo da centinaia di anni ed in tutta questa ultima epoca non per anco ne abbia risentito alcuno ? Essa in fatti rimane ancora qual fu a noi tramandata dalle precedenti età d'ignavia economica, col suo corteggio semibarbaro della cattura de' legni nemici, della preda de' neutrali, delle sospettose visite e delle rappresaglie ! Sembra che i secoli non siano passati sopra quest' ordine di rapporti internazionali, che una ferrea forza d'immobilità ne abbia compresso od impedito ogni favorevole svolgimento. Tal è veramente, o Signori, il basso stato e la indugiata ricostituzione di questa scienza ; nè v'ha altro ramo del maestoso albero del Diritto, in cui meno che in

(1) *Id., ibid.*, p. 143-44, n° 159.

questo sia penetrato il succo vitale degli elementi fecondatori elaborati dalla rinnovata civiltà (1). »

Le collaborateur de M. Cavour salua avec enthousiasme l'œuvre du Congrès de Paris, qui, en abolissant la course dont « la cruauté a ensanglanté les mers pendant des siècles » et en sanctionnant le droit des neutres « a changé les anciennes bases du droit international maritime (2). » Mais le professeur qui s'était prononcé dès 1852 contre les prises maritimes et contre les représailles, dépassait dans ses opinions et dans ses vœux la limite à laquelle s'était arrêtée la Déclaration de Paris : en lui rendant justice, M. Mancini signala la contradiction qu'il y a à imposer aux armées le respect de la propriété privée des individus inoffensifs et à conserver aux vaisseaux de guerre le soi-disant droit de prise contre les navires marchands qui ne transportent pas de contrebande de guerre et ne violent pas un blocus régulier (3).

414. — Cependant la Déclaration de Paris fut comme le signal dans tous les pays d'un mouvement d'opinion très-caractérisé en faveur de l'inviolabilité de la propriété privée ennemie sur mer : ce mouvement a été esquissé ailleurs ; il ne s'agit ici que d'indiquer les principaux arguments qui ont été mis en avant dans des documents d'un caractère plutôt privé que public, ou dans des discussions parlementaires, et que de signaler sommairement les auteurs qui se sont le plus catégoriquement prononcés dans le sens d'une réforme plus radicale du droit international maritime.

415. — Six mois s'étaient à peine écoulés depuis la Déclation de Paris, que Cobden, dans une lettre du 8 novembre 1856 au président de la Chambre de commerce de Manchester, exprimait le regret, comme citoyen anglais, que la Grande-Bretagne n'eût pas pris elle-même l'initiative de la proposition Marcy. « Mais, ce qu'il y a de mieux à faire

(1) Mancini, *Prelezioni*, Naples, 1873, *Vol. unic.*, III, Leçon du 29 nov. 1852, p. 113-14 ; Cf. Pierantoni, *op. cit.*, R. D. I., 1875, p. 637-38 : on sait que c'est par les soins de M. Pierantoni que les *Prelezioni* de M. Mancini ont été publiées.

(2) *Id.*, *ibid.*, *Prelezione* IV, Discours prononcé à l'Université de Turin pour l'inauguration solennelle de l'année académique 1858-59, p. 157-58.

(3) Pierantoni, *op. cit.*, R. D. I., 1875, p. 638.

maintenant, disait le grand économiste, c'est de lui donner au plus tôt notre assentiment sincère, en prenant les moyens de la faire accepter, s'il est possible, par le monde entier. Qui pourrait prévoir toutes les conséquences d'une révolution pareille dans le droit de la mer? Il me semble que dorénavant les guerres offriront plutôt le caractère d'un *duel entre deux gouvernements* et dépouilleront cet ancien caractère de *querelle entre deux peuples*. Les citoyens privés cesseront d'être responsables, ils seront à l'abri des spoliations et des outrages, à moins qu'ils n'aient pris une part personnelle à la guerre. On ne verra pas plus longtemps l'appât du butin et des prises ajouter le stimulant des passions cupides à celui de la haine et de la vengeance. »

On ne s'étonnera pas que dans une lettre écrite par un économiste et destinée à une Chambre de commerce anglaise, la principale part soit faite aux arguments économiques et aux arguments qu'on pourrait appeler les arguments anglais. Cobden allègue que la conséquence pratique de la Déclaration de Paris sera de transférer, en cas de guerre maritime, le commerce de transport aux bâtiments neutres, au détriment des bâtiments anglais. En cas de guerre avec la France, la masse des propriétés particulières exposées aux coups des croiseurs ennemis serait quatre fois plus considérable du côté de l'Angleterre que du côté de la France : le montant des propriétés anglaises flottant sur mer, en navires et en cargaisons, peut être en effet évalué en moyenne de 80 à 100 millions de livres sterling ; les biens français à flot ne dépassent certainement pas 20 à 30 millions. « Est-il possible que les navires ou les cargaisons sous pavillon de France ou d'Angleterre, avec la charge de payer 10 à 20 0/0 de prime pour se faire assurer contre les risques de capture, soutiennent la concurrence avec les pavillons neutres, qui seront affranchis de toute charge pareille ? Ne tombe-t-il pas sous le sens que notre perte serait quatre fois plus forte que celle de nos ennemis, puisque le chiffre si élevé de notre tonnage aurait à subir cette concurrence inégale ? » Si l'Angleterre était en guerre avec les États-Unis, le montant de la propriété américaine à la mer ne dépassant guère la moitié de celui de la propriété anglaise flottante, les valeurs maritimes anglaises exposées à devenir butin de guerre,

seraient, par rapport aux valeurs américaines, dans la proportion de deux contre un. « Or, les droits des neutres, tels qu'ils ont été proclamés par le Congrès de Paris, leur permettraient alors de transporter d'Angleterre en Amérique et réciproquement les produits des deux États belligérants, sans aucun risque de capture pendant la guerre. Un navire portant pavillon anglais pourra-t-il, dans de telles circonstances, se hasarder seulement à tenir la mer, quand cinq cents ou mille croiseurs américains armés en guerre donneront la chasse à notre commerce? » Puisque le commerce de transport doit ainsi forcément passer aux navires neutres, au détriment de la marine marchande des belligérants, il est de l'intérêt de l'Angleterre, *comme de tous les autres peuples maritimes*, d'adopter le principe du respect de la propriété privée à la mer (1).

Mais Cobden, dans son ardeur réformatrice, allait, dans une lettre écrite en 1862 au président de la même Chambre de commerce, jusqu'à combattre résolûment le droit de blocus : joindre ainsi les deux causes, dit Cauchy, n'était-ce pas les compromettre toutes les deux (2) ?

Bien que Lord Palmerston soit revenu sur l'opinion formulée dans son discours du 10 nov. 1856 à la Chambre de commerce de Liverpool, nous rappelons que, sans doute sous l'effet d'un entraînement généreux, il se montra favorable dans ce discours à l'immunité des propriétés privées sur mer comme sur terre, affirmant, l'histoire à la main, que jamais un pays puissant n'a été vaincu par les pertes qu'ont éprouvées individuellement ses citoyens.

416. — La thèse de Cobden trouva assez d'écho dans l'opinion publique anglaise, pour être soutenue à plusieurs reprises devant le Parlement.

La question fut d'abord étudiée par un comité de dix-sept membres, nommé par la Chambre des Communes pour examiner l'état du commerce maritime : parmi les membres de ce comité figuraient notamment M. Bentinck, M. Lindsay et M. Horsfall, l'auteur de la motion présentée en 1862 à la

(1) Lettre au président de la Chambre de commerce de Manchester du 8 nov. 1856. Cauchy, *Resp. de la propr. priv.*, Ann. n° 11, p. 116-17.

(2) *Moniteur* du 20 Avril 1862; Cauchy, *op. cit.*, p. 83.

même Chambre des Communes. Dans un chapitre intitulé : *Droits des belligérants sur mer*, la question est nettement posée : il faut ou déclarer que la propriété privée des sujets ennemis est exempte de toute capture, ou abroger l'art. 2 de la Déclaration de Paris, aux termes duquel le pavillon couvre la marchandise. La situation que crée à l'Angleterre la Déclaration de 1856 est vraiment intolérable : grâce à l'art. 2 de cette Déclaration, les neutres s'empareront du commerce de transport en temps de guerre, et la marine marchande britannique sera ruinée. Le droit de saisir la cargaison ennemie sous pavillon neutre conjurerait le danger : il faut ressaisir ce droit, ou faire un pas de plus en avant et déclarer inviolable toute propriété privée à la mer. Le comité se montre favorable à cette dernière alternative, et tant au nom des intérêts britanniques qu'au nom de la civilisation et de l'humanité. Le temps est venu où toute propriété à la mer, sauf la contrebande de guerre, doit être franche et libre. L'adoption de ce principe servirait puissamment la cause de la Grande-Bretagne qui, ayant à la mer des propriétés d'une bien plus grande valeur que toute autre nation, doit employer à les protéger un déploiement considérable de forces navales ; le jour peut venir où l'Angleterre aura besoin de toute sa flotte militaire pour défendre ses côtes (1).

417. — Ce rapport prépare la discussion qui eut lieu à la Chambre des Communes dans les séances du 11 et du 17 mars 1862, au sujet de la motion Horsfall. On est surpris de rencontrer dans cette discussion un argument qui consiste à dire qu'il est inutile de stipuler l'inviolabilité de la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi, la guerre mettant à néant tous les engagements et tous les traités. Sir G. Lewiss, combattant la proposition de M. Horsfall, exprime cette idée : « L'honorable membre a méconnu une doctrine fondamentale du droit international. Nous pouvons sans aucun doute stipuler valablement que le pavillon ennemi couvrira la marchandise ennemie ; mais que deviennent les engagements en cas de guerre ? Il n'y a plus de traités

(1) Notam. Hautefeuille, *Questions de droit marit. int.*, Paris, 1868, p. 191-92.

alors (1).» —Avec une pareille doctrine, il est inutile de chercher à accomplir le moindre progrès dans le droit de la guerre : mais qui croira jamais que la guerre annule les engagements contractés en vue de la guerre elle-même?

Parmi les orateurs qui prirent part à la discussion, il en était un certain nombre qui, comme ne manqua pas de le dire Lord Palmerston, voulaient plutôt faire le procès de la Déclaration de Paris, que compléter son œuvre et défendre la cause du respect de la propriété privée à la mer.

Sous le bénéfice de cette double remarque, indiquons brièvement les arguments allégués de part et d'autre. Ils ne diffèrent pas sensiblement de ceux qui furent produits dans la discussion soulevée quatre ans plus tard par la motion de M. Gregory : cette motion, présentée, on le sait, dans la séance du 2 mars 1866, tendait à ce qu'une adresse fût soumise à Sa Majesté pour qu'elle usât de son influence auprès des puissances étrangères, en vue de faire du principe de l'inviolabilité de la propriété privée à la mer une règle de droit international.

La proposition Horsfall et la proposition Gregory furent combattues résolûment par le gouvernement.

En 1862, Lord Palmerston, qui avait fait ses réflexions depuis 1856, opposa à la motion Horsfall que la suppression du droit de capture serait fatale à la prépondérance et à la suprématie maritimes de l'Angleterre. La France, dit Lord Palmerston, a en ce moment 15 à 20.000 marins occupés à la pêche de la morue : en cas de guerre, est-il contestable qu'il serait plus avantageux pour l'Angleterre de s'emparer de ces hommes destinés évidemment au service de la flotte ennemie, que de les laisser tranquillement rentrer dans leur pays et prendre les armes? La capture des vaisseaux marchands est une arme non moins redoutable que le droit de faire les matelots prisonniers de guerre : sans le droit de prise, « la guerre maritime serait illusoire, elle se réduirait à un simple échange de relations diplomatiques » : abandonner ce droit, ce serait « abandonner toute notre force, porter un coup fatal à notre suprématie navale, et com-

(1) Notam., *Moniteur* du 14 mars 1862 : séance de la Chambre des Communes du 11 mars.

mettre un acte de suicide politique (1). » Lord Palmerston combattit en même temps la crainte, formulée par Cobden et par le rapport du comité de la Chambre des Communes, de voir passer le commerce de transport entre les mains des neutres. En cas de guerre, dit-il, les transports du monde ne seront pas suspendus : on ne pourra se passer des navires anglais qui forment à eux seuls un ensemble de 5.500.000 tonnes : ils seront employés, et peut-être de préférence à d'autres, parce qu'ils sont les mieux protégés de l'univers. D'ailleurs, Lord Palmerston, avec les autres membres du gouvernement qui intervinrent dans la discussion, repoussa l'argument tiré du prétendu contraste qui existe entre la guerre continentale et la guerre maritime : il n'est pas vrai de dire que la propriété privée soit respectée sur terre ; s'il y a une dissemblance entre les deux sortes de guerre, elle est tout à l'avantage de la guerre maritime : celle-ci présente aux belligérants plus de garanties quant à la propriété privée, à cause du jugement auquel les prises sont soumises.

En 1866, M. Cochrane combattit la motion de M. Gregory, en alléguant aussi qu'elle tendait à affaiblir le pays : la grandeur commerciale de l'Angleterre a bien son importance, mais il y a quelque chose de plus important encore, c'est la suprématie maritime ; c'est l'honneur et la dignité du pays. Cette suprématie, cet honneur et cette dignité tiennent si fort à cœur à M. Cochrane, qu'il les croit compromis par la Déclaration de Paris : l'Angleterre n'eût pas dû signer cet Acte, et plus tôt elle s'en affranchira, mieux cela vaudra (2).

En faveur du respect de la propriété privée, les promoteurs et les partisans des propositions Horsfall et Gregory firent valoir les arguments consignés dans le rapport de 1860. M. Gregory convint que, si l'on adoptait ce principe, on n'aurait d'autre garantie de son exécution que l'honneur des nations, mais en ajoutant que cette garantie était suffisante. M. Liddell appuya la motion Gregory, en considération de l'état très-peu satisfaisant dans lequel était actuellement la question de la course. M. Mac Torrens insista sur cette idée que « la question n'est pas de savoir s'il faut

(1) *Moniteur* du 20 mars 1862 : séance du 17 Mars.
(2) *Moniteur* du 5 mars 1866 : séance du 2 mars.

avancer ou reculer. Nous n'avons pas d'autre alternative que d'aller de l'avant, et je crois que la France y est aussi disposée que nous. » Enfin, M. L. Oliphant fit remarquer fort judicieusement que « l'effet de la motion est de soutenir notre suprématie maritime, car si le principe qu'elle implique était mis en pratique, notre flotte serait en mesure, en cas de guerre, de concentrer sa puissance, au lieu d'avoir ses forces éparses sur tout le globe (1). »

418. — En 1877, la question de l'inviolabilité de la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi est revenue incidemment à la tribune de la Chambre des Communes, à propos d'un des nombreux assauts livrés à la Déclaration de Paris dans le Parlement anglais. Dans la séance du 3 mars 1877, M. Bourke, sous-secrétaire d'État, eut à défendre au nom du gouvernement, la Déclaration de Paris, attaquée par le projet de résolution de M. Percy Wyndham: il reprocha à ses adversaires de discréditer la Déclaration de 1856 en feignant d'y trouver le principe de la propriété privée ennemie sur mer. « S'il est raisonnable, dit-il, de tracer des règles entre belligérants et neutres, il est puéril de prétendre enchaîner d'avance par une loi fixe le belligérant et le belligérant..... La règle que l'on trace pour déterminer les rapports réciproques des belligérants ne vaut pas le papier sur lequel elle est écrite..... D'ailleurs, ce pays ne peut abandonner le droit qu'il possède de capturer sur mer les navires de commerce. C'est un droit que toutes les puissances maritimes doivent revendiquer..... Le but des belligérants, dans une guerre maritime, n'est pas de prendre l'empire de la mer à l'encontre des neutres, et c'est pourquoi l'on peut dire, la Déclaration de Paris à la main : j'abandonne certains droits que je possède sans doute, mais dans la vue d'éviter un préjudice à mes amis. Il est impossible au contraire que le but du belligérant ne soit pas de prendre l'empire de la mer à l'encontre de l'ennemi, et c'est pourquoi nul ne dira : j'abandonne certains droits qui sont nuisibles à mon ennemi, tandis qu'il fait tout son possible pour m'anéantir. » Disons-le avec M. Arth. Desjardins : « Appliquer

(1) *Moniteur* du 5 mars 1866. — Sur la discussion de 1866, Cf. Cauchy, *op. cit.*, p. 52-67; sur celle de 1862, Hautefeuille, *Quest. de droit marit. int.*, p. 170-203.

ce raisonnement à la lettre, c'est transformer la guerre en une tuerie sauvage et en un pillage effréné, puisqu'il ne subsiste plus entre belligérants une seule règle du droit de la guerre (1). »

419. — En Hollande, M. Rochussen, dans une *Dissertatio inauguralis pro gradu doctoratus*, écrite dans un latin pur et élégant, se prononçait dès 1857 pour le principe de l'inviolabilité. Après une introduction historique où il retrace à grands traits, d'une main sûre, le développement du droit maritime international, et dont la conclusion est que « *totum jus gentium maritimum, falso fundamento superstructum, incertum et fluctuans, per sœcula progressum nullum habuit, non obstantibus scriptorum copia, fœderum auctoritate, et summorum virorum opera* », M. Rochussen envisage la question de l'*occupatio bonorum privatorum in bello maritimo* au point de vue du droit des gens européen et du droit des gens naturel.

Au premier point de vue, il montre que la pratique actuelle de la guerre maritime est en désaccord avec la théorie moderne qui voit dans la guerre une relation d'État à État, et non d'individu à individu. Cette théorie est appliquée dans la guerre continentale : la propriété privée sur terre est respectée. Mais ce qui sur terre est illicite devient licite sur mer, d'après le droit des gens européen : on saisit les navires marchands, et les biens ennemis qu'ils portent. De plus, il n'y a pas uniformité dans l'exercice de ce droit de prise : par exemple, la France considère à bon droit le lien de la nationalité, pour déterminer qui est ennemi ; l'Angleterre attribue le caractère hostile au commerçant qui réside en pays ennemi. La pratique suivie en matière de reprises est très-défectueuse. Quant au droit des neutres, la Déclaration de Paris ne l'a pas fixé d'une manière aussi sûre et aussi précise qu'on s'est plu à le dire.

Au point de vue du droit des gens naturel, la pratique actuelle de la guerre maritime est contraire au principe de la liberté des mers, non moins qu'au caractère vrai et à l'essence même de la guerre : dans la guerre, les parties ont les États, non leurs sujets respectifs ; la guerre n'est

(1) *Times* du 3 mars 1877. — Arth. Desjardins, *Traité de droit comm. marit.*, Paris, 1878, I, n° 20, p. 45.

pas faite par les particuliers : ce n'est pas non plus contre les particuliers, tant qu'ils ne sont pas appelés sous les armes, ni contre leurs biens, qu'elle est dirigée. Les droits des particuliers subsistent et ne sont nullement atteints, en tant qu'une nécessité absolue n'exige pas qu'on déroge à cette règle, c'est-à-dire à moins qu'on ne puisse parvenir autrement au but de la guerre. Or, le droit de prise est-il non pas nécessaire, mais seulement utile aux belligérants ?

On l'a prétendu : on a dit que ce droit avait une grande utilité, en ce sens qu'il permettait de terminer plus rapidement la guerre. C'était soutenable au temps des monopoles et du système colonial, où l'on croyait que la ruine des uns était la richesse des autres. Mais l'économie politique a fait justice de cette vieille erreur. Dans la guerre de Crimée, par exemple, l'Angleterre et la France, en voulant frapper la Russie, se sont frappées elles-mêmes : la Russie a fait des pertes assurément, mais de moins graves que celles que la France et l'Angleterre se sont infligées par suite de leur aveuglement. Pourquoi donc persister plus longtemps dans un usage condamné par le droit des gens naturel et que l'intérêt des belligérants ne justifie pas (1) ?

420. — En Allemagne, Berner, dans un article publié en 1857 dans le *Staats-Wœrterbuch* de Bluntschli et de Brater, se montrait, aussi, favorable à une réforme du droit maritime international ; il relevait la contradiction qui existe entre la guerre maritime et la guerre continentale, et déclarait que la pratique suivie dans celle-là était plutôt une piraterie qu'une pratique fondée sur des considérations juridiques. L'Angleterre, disait-il, étant la plus grande puissance maritime, veut le maintien du droit de prise, et l'exerce même avant toute déclaration de guerre ; étant créancière de presque toutes les nations, elle est contraire à la confiscation des dettes publiques, opérée même après la déclaration de guerre (2).

421. — Kaltenborn, qui, dans ses *Grundsatze des praktischen Europaïschen Seerechts* (1851) avait signalé les

(1) Rochussen, *De occup. bell. bon. priv. in bello maril.*, Lugd. Batav., 1857, *passim*.

(2) Bluntschli et Brater, *Staats-Wœrterbuch*, II, 1857, V. *Beute*, p. 115-18.

lacunes du droit international maritime, insista en 1865 dans l'article *Seekrieg* du même *Staats-Wœrterbuch* sur l'idée que, malgré la Déclaration de Paris, le droit maritime était encore bien éloigné de donner satisfaction aux aspirations de la conscience moderne : il faut aller plus loin que ne l'a fait le Congrès de Paris ; mais en n'accédant pas à la Déclaration du 16 avril 1856, les États-Unis ont eu le tort de mettre en question dans son efficacité générale une importante réforme (1).

422. — Dès 1856, Asher, dans son *Essai concernant les principes à poser pour le droit maritime international de l'avenir* était arrivé à la conclusion que le droit maritime international actuel n'est ni satisfaisant ni uniforme, que là même où on est d'accord en apparence il n'y a au fond que diversité et divergence, et qu'il faut fonder un nouveau droit maritime international sur la base du respect de la propriété privée des belligérants sur mer. L'auteur montre — en passant en revue sommairement, mais d'une façon très-exacte, le système de la jurisprudence anglaise et celui de la jurisprudence française, quant à la détermination du caractère hostile, quant à la vente *in transitu*, quant à la translation de propriété des vaisseaux pendant la guerre, —que malgré leur alliance et l'identité de leurs proclamations, la Grande-Bretagne et la France ont suivi, pendant la guerre de Crimée, sur plus d'un point des règles tout à fait opposées, dans l'application des grands principes qu'elles avaient solennellement reconnus. « Il est évident, conclut Asher, après cet exposé, que même dans des États aussi identiquement liés que le sont la France et l'Angleterre, il y a divergence de principes à plus d'un égard, en ce qui concerne la navigation et le commerce des neutres. » La nécessité d'un nouveau droit maritime international se fait donc impérieusement sentir : c'est sur le fondement du respect de la propriété des belligérants que doit être édifié le droit maritime international de l'avenir (2).

423. — En 1860, il y eut au sein de l'Académie des Sciences Morales et Politiques, une discussion remarquable sur

(1) Bluntschli et Brater, *op. cit.*, IX, 1865, V. *Seekrieg*, p. 375-85.

(2) Asher, *Essai conc. les princ. à poser pour le droit marit. int. de l'av.*, Hambourg, 1856, p. 39 ; p. 44.

la course maritime, dans laquelle fut aussi débattue la légitimité du droit de capture. Sans présenter une analyse complète de cette discussion, nous en indiquerons les points les plus saillants.

M. Ad. Franck, au terme d'un *Mémoire* sur les publicistes du XVIIe siècle (*L'École de la résistance : Suarès, Mariana, Selden*) avait été conduit par l'examen du *Mare clausum* de Selden, à retracer les progrès du droit maritime international, et à signaler comme marquant une ère nouvelle l'abolition de la course, qui « autorisée par l'usage de toutes les nations n'était pas autre chose dans la pratique qu'un brigandage légal », et la consécration du droit des neutres, consignées dans la Déclaration de Paris (1).

M. Giraud fit observer que la reconnaissance du droit des neutres ne datait pas seulement de 1856, que ce droit avait été solennellement consacré par les traités célèbres de 1780. Sur la réponse de M. Franck que ces traités n'avaient pas abouti, M. Giraud répliqua : « Sans doute ! mais les nouveaux traités seront violés aussi, dès qu'il y aura une guerre générale. Il me semble qu'en souscrivant l'abolition de la course maritime, la France a joué un jeu de dupe. La course a été pendant deux siècles l'auxiliaire le plus actif de notre marine nationale et de notre puissance navale. L'Angleterre avait tout intérêt à proposer son abolition ; la course est au contraire pour nous un moyen décisif de défense sur mer. M. Franck la qualifie de brigandage. Cela n'est pas exact. Avec sa police, la course n'est qu'une forme, et une forme légitime de la guerre maritime. C'est la ressource des faibles contre les forts, et les forts eux-mêmes s'en sont bien trouvés.... Ce qu'on reproche à la course pourrait être aussi objecté à la guerre elle-même, dont la légitimité n'est pas contestable, quand elle a un juste motif. Quest-ce que le droit de la guerre, si ce n'est le droit de faire loyalement à son ennemi tout le mal qu'on peut lui faire ? La course n'a pas d'autre but, et elle naît de la nécessité de la défense. La France, qui ne peut entretenir les vastes armements maritimes de l'Angleterre, sera toujours forcée d'y recourir en cas de péril. Elle aura beau, durant la paix, applaudir à

(1) *Académie des sciences Morales et Politiques, Compte-Rendu* par M. Ch. Vergé, 1860, 4e *trim.*, LIV, p. 426.

sa suppression, les nécessités de la lutte l'auront bientôt ramenée à son rétablissement. Là est non-seulement la force, mais l'avenir de notre résistance possible dans une lutte avec l'Angleterre. En 1793, les conceptions philanthropiques de 1791 furent mises à néant : le temps nous apprendra si dans des circonstances analogues on ne doit pas voir le même fait se reproduire (1). »

424. — L'expression de ce pessimisme patriotique souleva une vive émotion au sein de l'Académie. M. Michel Chevalier s'en fit le premier l'interprète. M. F. Passy s'inscrivit aussi en faux contre les assertions de M. Giraud.

M. Dupin prit en main la querelle de la course, en présentant cette institution comme un moyen légitime et nécessaire de défense. Les corsaires sont les corps-francs maritimes : des citoyens s'arment à leurs frais et prêtent au pays l'appui de leur bravoure et de leur audace ; ils viennent en aide à l'insuffisance de la marine nationale en péril : où est-il écrit que c'est violer les principes de l'humanité ? Il y a des horreurs commises dans ces luttes maritimes, comme il y en a dans les guerres les plus justes et les plus légitimes. « Faites-les disparaître, si vous pouvez, mais ne désarmez pas les faibles en présence des forts ; et pour sauvegarder les principes absolus que vous avez posés, ne mettez pas un peuple dans l'impossibilité de lutter contre une agression oppressive et inique. »

425. — Malgré cet appui et un vigoureux plaidoyer de M. Giraud, on peut dire que la cause de la course fut perdue devant l'Académie, comme elle l'avait été naguère devant l'Europe réunie en Congrès, et que les honneurs de la discussion, malgré le talent et le patriotisme des dissidents, restèrent aux partisans de l'abolition de la course et du droit de capture.

M. Michel Chevalier, développant la courte observation qu'il avait déjà présentée, s'attacha à démontrer que la course, malgré sa longue possession « est un usage indigne d'un temps civilisé, tel que le nôtre. Tout le monde, et surtout l'Académie des Sciences morales et politiques doit applaudir à son abolition. » Si la guerre est nécessaire, la

(1) *Compte-Rendu*, par M. Vergé, 1861, 1er *trim.*, LV, p. 125-126. — Sur l'ensemble de la discussion, *ibid.*, p. 125-156.

pratique de la guerre n'en est pas moins susceptible de progrès ; en fait, elle a subi des améliorations : on peut prendre des mesures de plus en plus efficaces pour que le déchaînement des passions y soit le moins brutal possible. « Le sentiment du progrès, qui recommande le respect de l'homme dans sa pudeur, dans sa personne, dans sa liberté, dans sa propriété, s'est développé d'âge en âge, l'histoire est là pour le prouver, et il est certain qu'il a métamorphosé la guerre. » Aujourd'hui, on respecte sur terre la propriété privée. Mais dès lors, une foule de bons esprits se sont demandé s'il fallait encore encourager et maintenir la course maritime, qui est une violence faite à la propriété privée sur mer, et une violence sans garantie réelle. « La majorité est arrivée à penser que, sur mer comme sur terre, la propriété privée devait être exempte des chances de la guerre. » D'autres ont persisté dans les anciens errements, et invoqué, pour le maintien de la course, qu'elle était d'utilité publique. C'est ce que conteste M. Michel Chevalier, tout en déclarant qu'« en bonne hiérarchie, la morale passe avant l'utilité. » La course, dit-on, est une école de marins. — On en formerait d'aussi bons en les élevant à une tout autre école. — On a assimilé les corsaires aux corps francs et aux guerillas. — C'est là une assimilation contestable. Les corps francs et les guerillas sont les auxiliaires de l'armée régulière. Ils combattent l'armée qui a envahi le sol de la patrie. « Les bâtiments armés en course font-ils le même office sur mer ? Pas le moins du monde. Par cela même qu'ils sont sur mer, ils ne défendent pas le sol national ; ils n'en défendent pas davantage les approches ; ils se tiennent au loin, mais au moins à cette distance se mettent-ils en travers des flottes ennemies ? Pas du tout, ils les fuient à tire d'ailes. Ils ne se précipitent que sur des navires désarmés. Ils attaquent et pillent surtout la marine marchande des neutres, dans laquelle le commerce a cherché un refuge. C'est pour ces faciles prouesses, où l'on ne court aucun danger, qu'ils réservent leur héroïsme. »

Tout en déclarant partager les sentiments d'humanité exprimés par M. Michel Chevalier et ses désirs de voir le progrès des idées philanthropiques rapprocher les hommes, M. Giraud persista dans son appréciation première et pré-

senta la défense de la course au point de vue historique et juridique. Après avoir retracé d'une main sûre l'origine de la course et les mesures auxquelles elle fut assujettie, M. Giraud reconnaît que « la police des neutres abandonnée aux armateurs est un grand danger ; là doit être portée la réforme, s'il est possible. Mais l'abolition de la course n'est pas le remède avec lequel ce mal doit être conjuré. La course abolie, qu'arrivera-t-il pour un pays qui, comme la France, est voisin d'une puissance maritime immense et pouvant bloquer tous ses ports? La course est une arme dont nos pères se sont servis avec honneur, et dont un jour vous aurez à vous servir infailliblement vous-mêmes. Il ne faut pas la discréditer... « Est-ce à dire que je veuille encourager le brigandage? Evidemment non, mais il faut parler des armements en course avec plus de réserve, et laisser en cette matière le dernier mot aux hommes politiques qui dirigent les peuples. Quant au droit lui-même, je ne prétends pas me montrer plus sévère pour la course que les grands jurisconsultes qui, au siècle dernier et de nos jours, se sont occupés du droit maritime, les Pothier, les Valin, les Émerigon, les Merlin... »

427. — En répondant à M. Giraud, M. Ad. Garnier démontra, l'histoire en main, que les précautions prises jusqu'à ce jour pour prévenir ou pour atténuer les inconvénients de la course ont été inefficaces et insuffisantes; que la course n'est pas la meilleure école des marins; qu'enfin le trouble apporté par la course au commerce des nations ennemies n'est pas de nature à les forcer au rétablissement de la paix. A ce dernier point de vue, M. Garnier prouve que, ni dans les temps anciens, ni dans les temps modernes, la course n'a jamais amené la paix. Dans les quatre grandes guerres que la France a soutenues contre l'Angleterre, la guerre de Cent-Ans, la guerre de la succession d'Espagne, la guerre de Sept-Ans et la guerre de la Révolution française, ce n'est pas le dommage causé à l'ennemi par la course, qui a fait incliner la balance du côté de la paix. Supprimer la course, ce n'est donc pas supprimer la guerre; c'est simplement la dépouiller de ses abominations sans l'empêcher de suivre son cours.

Mais la pensée de M. Garnier s'élève au-dessus de l'aboli-

tion de la course proprement dite : c'est à l'inviolabilité de la propriété privée sur mer qu'il veut arriver, et il salue l'œuvre du Congrès de Paris comme un acheminement vers ce grand progrès. « Au Congrès de 1856, les grandes puissances de l'Europe se sont engagées à supprimer la course exercée par les particuliers et à réserver aux États l'exercice de cette rigueur. C'est un acheminement à la suppression du pillage de la marine marchande. Si l'on disait qu'en transférant ce droit de la marine privée à la marine de l'État, nous accordons un avantage à l'Angleterre, dont la marine militaire est de beaucoup supérieure à la nôtre, nous répondrions que l'Angleterre a le même avantage dans la marine privée, et qu'en désarmant celle-ci, elle fait preuve de son désir d'arracher à la guerre toutes les rigueurs superflues. »

En guise de conclusion, M. Garnier prononçait ce mot aussi charmant que profond : « J'engage donc nos chers philosophes à continuer de bâtir des utopies ; celles qui ne doivent pas aboutir se dissipent et sont innocentes ; les autres s'insinuent peu à peu dans la pensée commune ; elles y déposent des germes féconds, elles finissent par passer de la parole dans les actes, et le progrès s'accomplit. »

428.—Avec M. Wolowski, le débat ne pouvait se maintenir moins haut. Se plaçant sur le terrain choisi par M. Giraud, le terrain historique et juridique, M. Wolowski émet tout d'abord l'idée que le principe des garanties prises aux diverses époques contre les abus de la course n'a pas été puisé dans l'intérêt des neutres, mais bien dans celui des *sociétés* habituellement formées pour l'armement des navires destinés à la course, c'est-à-dire des capitaux engagés dans ces tristes opérations. Les garanties prescrites, les cautions réclamées, les tribunaux de prises ont eu pour objet principal d'empêcher que l'équipage ne pût rien distraire du butin conquis et d'assurer le bénéfice des armateurs. Au point de vue juridique, « la question des neutres est le véritable siége de la difficulté. On a dit qu'on pouvait organiser un ensemble de précautions pour mettre les neutres à l'abri des vexations résultant de la pratique de la course maritime : c'est là une illusion (1). »

(1) « Nous savons les tortures pratiquées contre les matelots neutres

La France a, la première, donné le signal non-seulement de l'abolition de la course, mais aussi de la suppression du droit de capture ; la première, elle a voulu faire consacrer l'inviolabilité du droit de propriété privée sur mer comme sur terre. Le traité de Paris ne renferme que d'une manière incomplète l'application de la doctrine de la Législative et du décret de Berlin : il faut l'adopter pleinement. Cette doctrine, démontre M. Wolowski chiffres en main, n'est pas moins conforme à l'intérêt des nations modernes qu'à l'équité et au droit. On comprend qu'à une époque où les relations commerciales étaient peu considérables, on se s[illegible] relâché du respect de la loi morale, aveuglé que l'on é[illegible] par un prétendu avantage matériel. Mais aujourd'hui il n pourrait plus en être ainsi. Non-seulement la justice réclame la suppression de la course et du droit de capture, mais l'intérêt positif de toutes les nations est aussi engagé de la manière la plus directe dans la question, et il exige la même solution.

429. — Enfin M. Pellat présenta à l'Académie « *une petite parabole* » pour préciser l'état de la question et montrer les progrès déjà accomplis et ceux qui restent à obtenir (1). Voici la *morale* de cette parabole. « J'espère qu'il viendra un temps où le ministre de la marine tiendra à notre homme ou à ses pareils le même langage que lui tiendrait le ministre de la guerre et qu'il ne lui aurait peut-être pas tenu il y a quelques siècles. Je ne suis pas assez candide pour penser, assez naïf pour dire que ce jour se lèvera demain ou après-demain. Mais je crois qu'il est du devoi de tous ceux qui s'occupent des sciences dont cette Acad mie est le sanctuaire, de contribuer par leurs paroles et p leurs écrits à former l'opinion publique sur ce sujet. D beaucoup de progrès se sont accomplis depuis le moy

pour leur faire avouer des délits qu'ils n'avaient pas commis et justifier la saisie de leurs bâtiments. » Wolowski, *Acad. de Mor.*, 1861, 1e *trim.*, LV, p. 146.

(1) M. Pellat suppose un particulier, congédié énergiquement ministre de la guerre, auquel il propose de réunir une d'hommes armés pour ravager le territoire ennemi, et « renouv proposition, en changeant seulement le théâtre de ses exploits nistre de la marine, qui le félicite de son patriotisme et s'emp lui délivrer une lettre de marque.

âge dans les procédés de la guerre sur mer et de la guerre sur terre, elles ont renoncé l'une et l'autre à beaucoup de cruautés sur les personnes et de destructions de propriétés, la première moins cependant que la seconde. »

430. — La discussion était close, mais pour se rouvrir quelques années après, à propos du *Mémoire* de M. Cauchy sur le respect de la propriété privée dans la guerre maritime, lu à l'Académie dans les séances des 12, 19 et 26 mai 1866. M. Giraud et M. Franck se trouvèrent une fois de plus en présence.

M. Giraud reprit la thèse de la conservation, ou plutôt du rétablissement de la course. La course, c'est la guerre : tant qu'on n'aura pas détruit le principe, il faudra admettre les conséquences; il faudra chercher à venir à bout de son ennemi, il faudra le combattre par tous les moyens. On peut la renfermer dans certaines conditions admises par la civilisation, la réduire à des limites acceptables. Enfin la course est une tradition de tous les peuples guerriers, et particulièrement de la France : c'est à elle que Louis XIV doit ses plus grands succès sur mer; cette tradition est encore vivante dans nos ports, et il serait difficile de la détruire.

431. — M. Franck déclara de nouveau qu'il considérait la course « comme un legs de la barbarie des temps anciens »; qu'elle est arrivée à son dernier terme; qu'en fait comme en droit, il n'est pas possible de la défendre. Comment la justifier par le principe de la guerre? « La guerre tient de lieu de justice: mais à quelles conditions? à la condition que cet instrument de justice et de défense qu'on appelle la guerre, conservera son caractère d'instrument de justice publique. Donc la guerre est une force publique organisée, exercée au nom de l'État et par ses représentants légitimes, par des personnages officiels revêtus de son caractère; en un mot, elle doit offrir les conditions et l'apparence d'une magistrature; elle est une magistrature véritable. En temps de guerre maritime, ce caractère de magistrature est attribué à l'officier, au marin. » La lettre de marque ne le transporte pas à de simples particuliers. L'État, en faisant un appel à la spoliation, à la cupidité, à la violence privée, descend au-dessous de sa mission auguste. La course ne saurait être retenue dans des limites légitimes. Au lieu d'in-

voquer la tradition en sa faveur, ne peut-on pas espérer que des doctrines plus humaines l'emporteront sur des idées et des mœurs d'un autre âge? En ce moment, on voit plusieurs nations civilisées déclarer la propriété privée inviolable sur mer aussi bien que sur le continent. Toutes les nations comprennent que, si des conflits s'élèvent entre elles, le redressement des injures publiques n'exige pas que la vie commerciale soit suspendue. Enfin les progrès de l'art de la guerre font de la course une ressource vaine. Les vaisseaux marchands sont peu propres à la guerre ; les vaisseaux de guerre sont trop forts pour la course. « J'en ai l'espoir, la génération contemporaine verra disparaître la course, et si la guerre ne peut être évitée, du moins conservera-t-elle son caractère de justice publique, sans provoquer les passions viles, sans se déshonorer par les désastres privés (1). »

432. — Tandis que l'Académie des Sciences Morales et Politiques discutait la double question de la course et de la capture, en dehors de son sein, mais en France même, des voix autorisées se faisaient entendre, qui plaidaient la cause de la propriété privée des belligérants sur mer.

En 1863, M. Léveillé soutenait la thèse de l'inviolabilité sur le terrain des principes et sur le terrain des faits. Il montrait que cette thèse est également forte sur ce double terrain. « I. Le commerce, au nom de ses intérêts, la plaide avec énergie. II. L'équité la patronne, car la mesure qu'on veut introduire dans les guerres maritimes existe depuis longtemps déjà dans les guerres continentales. III. D'autre part, la saisie de la marchandise ennemie se concevait autrefois. Elle était le nécessaire appât qui suscitait les armements en course. Elle serait un grossier anachronisme depuis que sur les escadres de guerre des forces régulières seules sont admises. IV. L'histoire diplomatique des dernières années enfin m'autorise à dire que le temps est venu de résoudre dans le sens le plus généreux et le plus humain, ce capital problème. La question est mûre. Il la faut trancher (2). »

(1) *Acad, des Sc. Mor. et Pol., Compte-Rendu,* par M. Vergé, 1867, 1e *trim.*, LXXIX, p. 197-201.

(2) Léveillé, *De l'inviolabilité de la propriété privée des belligérants*

En développant ces idées, M. Léveillé réfute avec vigueur et précision les principales objections qu'il rencontre sur son chemin. « Les guerres maritimes, disent quelques-uns, ne se font que pour ruiner le commerce de l'adversaire; en attaquant ce commerce, on affaiblit l'ennemi; on ne peut donc, sous peine d'énerver la guerre, rendre inviolables les propriétés privées des belligérants. — Si les pertes des commerçants avaient réellement pour résultat de presser la fin des hostilités, je demanderais alors pourquoi, dans les guerres continentales, on respecte les fortunes privées? pourquoi en 1856 on abolit la course, l'instrument de destruction le plus actif qui puisse jamais exister? La vérité est que les ruines individuelles irritent les esprits, et par là prolongent les résistances. Et maintenant, quand les commerçants demandent que leurs cargaisons ne soient pas confisquées, manqueraient-ils donc, comme on le leur reproche, de patriotisme? Non, ils consentent, comme les autres citoyens, à porter leur part des charges de la guerre; ils ne veulent pas seuls (et ils sont dans leur droit) en supporter tout le fardeau (1). »

On allègue que les navires doivent rester saisissables, car ils peuvent facilement devenir, par de légères modifications dans l'armement, des navires de guerre. « Je ne suis pas convaincu, répond M. Léveillé. Cette transformation des navires marchands en navires de guerre est à peu près impossible depuis le système des flottes cuirassées. Puis, si le navire marchand était virtuellement machine de combat, alors il constituerait de la contrebande de guerre; et les neutres eux-mêmes ne pourraient diriger vers le port d'un belligérant un navire marchand; or, personne n'admet cela. Un navire marchand n'est pas contrebande de guerre (2). »

Il faut *neutraliser* la propriété privée des belligérants : comme le neutre, le commerçant ennemi ne pourra transporter à destination d'un pays belligérant des objets constituant la contrebande de guerre, et il devra subir les blocus effectifs; toutefois M. Léveillé demande la suppression des

sur mer, Discours prononcé à la rentrée solennelle des Facultés à Rennes, Paris, 1863, p. 7.

(1) *Id.*, *ibid.*, p. 9, note 5.

(2) *Id.*, *ibid.*, p. 9, note 4.

blocus commerciaux (1). Il faut élargir l'œuvre du Congrès de Paris, si on ne veut pas la voir péricliter : l'inviolabilité de la propriété privée des belligérants sur mer en est le complément naturel et nécessaire (2).

433. — M. Pradier-Fodéré, dans sa savante édition du *Droit des gens* de Vattel, publiée en 1863, se montrait aussi favorable à ce grand principe : la Déclaration de Paris a reconnu la liberté du commerce neutre ; il reste encore à rendre libre le commerce, pour les belligérants comme pour les neutres (3). — M. Vergé exprime également l'espoir que « la diplomatie arrivera un jour à rendre le commerce libre pour les belligérants comme pour les neutres, que les biens privés et les citoyens étrangers à la profession des armes seront affranchis des désastres de la guerre, et que la propriété privée restera en dehors de la lutte, exclusivement concentrée aux armées agissant au nom et sous la direction de la puissance publique. » On ne peut admettre, quoi qu'on en ait dit, que « des propriétés privées qui sont libres sur les terres mêmes de l'ennemi, sur le sol envahi par une armée victorieuse et investie du droit de conquête, puissent être justement prises et pillées sur mer, sur cet élément libre par sa nature, qui n'est ni ami ni ennemi (4). » — M. Ott ne pense pas autrement. « L'usage s'étant introduit peu à peu dans les guerres terrestres de respecter les personnes et les propriétés privées, de ne pas rendre responsables les particuliers et leurs biens des luttes politiques des États, n'est-il pas juste et conforme à l'esprit de la morale chrétienne d'étendre ce même principe aux guerres maritimes et de respecter aussi bien les bâtiments marchands des sujets ennemis et les envois de marchandises qu'ils font sur mer, que les voitures de roulage ou les wagons de chemins de fer qui transportent leurs produits par terre ? » M. Ott convient qu'on a combattu ce principe par des raisons qui ne manquent pas de valeur. « La continuation ininterrompue du

(1) Léveillé, *op. cit.*, p. 5, note 1.
(2) *Id.*, *ibid.*, p. 23.
(3) Pradier-Fodéré, *Le droit des gens*, de Vattel, éd. 1863, III, § 229, note 1, p. 107-111 ; Cf. *Id.*, *Du droit de la guerre et de la paix*, de Grotius, 1867, note 1, *lib.* III, *c.* XVIII, § 4.
(4) Ch. Vergé, *Précis du droit des gens moderne de l'Europe*, de Martens, 2e éd., 1864, II, § 289, note *d*, p. 274-75.

commerce n'enlèverait-elle pas aux guerres leur caractère redoutable, et ne serait-ce pas un motif pour les rendre plus longues et plus fréquentes (1)? »

434. — Mais il était réservé à Cauchy de donner à la question du respect de la propriété privée dans la guerre maritime, les développements historiques et philosophiques qu'elle comporte.

Dans la préface du *Droit maritime international considéré dans ses origines et dans ses rapports avec les progrès de la civilisation*, publié en 1862, après avoir été couronné par l'Académie des Sciences Morales et Politiques, Cauchy avait exprimé l'idée que cette formule « la liberté des mers » signifie liberté du commerce maritime des parties belligérantes elles-mêmes. « De même qu'à l'intérieur des États, on voit le mot de liberté servir de drapeau tour à tour à des opinions plus ou moins avancées, suivant les temps et les lieux, de même aussi « la liberté des mers » est une formule qui exprime de siècle en siècle un degré différent de progrès. A mesure que la civilisation se développe et s'affermit, la signification de ce mot fécond semble aussi s'élargir et s'étendre. » On crut d'abord la mer libre, quand elle fut délivrée des brigandages des pirates. Au sortir du moyen-âge, la liberté des mers consistait à réclamer pour toutes les nations le droit de naviguer sur toutes les mers. Cette cause gagnée, le terrain de la question a changé : ce n'est plus sur la liberté commerciale de la mer en temps de paix, mais sur la faculté de continuer le commerce maritime en temps de guerre, qu'a porté depuis un siècle l'effort du combat. « Et cependant, on avait évité jusqu'ici de poser, pour ainsi dire, la question tout entière. On n'avait touché qu'une de ses faces, celle qui concerne les droits des neutres ; mais depuis longtemps, quelques esprits élevés avaient compris que le principe de la liberté du commerce maritime en temps de guerre avait une portée plus grande encore, et que l'adoucissement de la guerre, sous l'influence des idées philosophiques et chrétiennes, pénétrant un jour plus avant dans le droit international maritime, pourrait protéger, par un progrès nouveau, le commerce des parties

(1) Ott, *Le droit des gens moderne de l'Europe*, de Klüber, 2e éd., pet. in-8°, 1874, § 316, p. 453-54.

belligérantes elles-mêmes. » Les progrès s'enchaînent et s'appellent : le respect du pavillon neutre aura conduit à l'abolition de la course ; puis, à son tour, l'abolition de la course pourra conduire au respect de la propriété privée, même sur navires ennemis (1).

435. — Dans la conclusion du même ouvrage, il traite de « l'application à la guerre maritime du tempérament d'équité qui, dans les guerres continentales, protége la propriété privée de l'ennemi (2). » Cauchy est un adepte de la théorie célèbre des *tempéraments*, inventée par Grotius pour faire prévaloir la cause de l'humanité sur ce que l'on considérait à cette époque comme le droit primitif de la nature. A côté du droit de la guerre envisagé dans toute sa rigueur, Grotius traite des *tempéraments à ce droit*, « tempéraments dont la première origine, dit Cauchy, remonte à ce sentiment général d'humanité qui n'a jamais été tout à fait absent du cœur de l'homme, mais dont le développement, dans le droit comme dans la morale, a été le fruit glorieux et spontané du principe chrétien, quand il s'est répandu dans le monde. » C'est donc comme « tempérament au droit de la nature » que l'éminent publiciste français demande la suppression de la guerre faite à la propriété privée sur mer. L'abolition de la course et l'abolition du droit de capture étaient « comme deux degrés corrélatifs de progrès, deux perfectionnements à apporter au droit des gens primitif, deux *tempéraments* à faire sortir de l'esprit humanitaire et chrétien, ou suivant l'expression de Montesquieu, *deux pactes à conclure* en faveur de la miséricorde et de la pitié. » La suppression du droit de capture aurait eu pour conséquence immédiate l'abolition de la course. « La marche des idées et le cours des événements ont amené d'abord le progrès qui consiste à inviter solennellement tous les peuples à ne plus armer de corsaires » : ce progrès conduira inévitablement à l'autre progrès, celui qui consisterait à consacrer en temps de guerre la liberté du commerce inoffensif de l'ennemi (3).

Ce sera bien un progrès, quoi qu'on en ait dit : il n'est pas exact de prétendre qu'on mettra les intérêts privés à l'abri

(1) Cauchy, *Droit marit. int.*, Paris, 1862, I, p. x-xix.
(2) *Id., ibid.*, II, p. 465-505.
(3) Cauchy, *op. cit.*, II, p. 465-74.

des calamités publiques, et qu'on prolongera les guerres sous prétexte de les adoucir ; jamais les guerres n'ont été plus nationales, plus courtes et plus vigoureusement conduites que de nos jours, et ce triple caractère qu'elles ne doivent pas à la confiscation de la propriété privée, elles ne le perdront pas quand cette confiscation aura été supprimée. Le respect de la propriété privée dans la guerre continentale est un progrès acquis au droit des gens, malgré les abus qui ont pu se produire. Et il n'est plus vrai de dire qu'on ne saurait respecter la propriété privée sur mer sans aller à l'encontre du but de la guerre maritime, sans abolir cette guerre. L'ancienne conception de la guerre maritime ne saurait se soutenir aujourd'hui. Il y a un commerce international, il n'y a pas un commerce ennemi et un commerce neutre : on ne saurait séparer par le glaive l'élément ennemi et l'élément neutre ; de plus, aujourd'hui que l'invention des chemins de fer a créé une sorte de *navigation* continentale, comment persister à scinder en deux parts le commerce qui emprunte tour à tour les voies de la navigation maritime et de la navigation continentale, et à vouer, en cas de guerre maritime, l'une de ces parts à la destruction et à la mort? Enfin, la France n'a pas un intérêt majeur au maintien de la pratique actuelle de la guerre maritime : malgré les exploits par lesquels se sont illustrés les corsaires français, on connaît les résultats de la guerre de course déclarée par la Convention à l'Angleterre, et l'on sait que, lorsque le régime du blocus continental a pris fin, le commerce anglais avait atteint un développement et une prospérité jusqu'alors inouïs.

436. — Quelques années plus tard, en 1866, M. Cauchy faisait du *Respect de la propriété privée en temps de guerre maritime* l'objet d'un *Mémoire* lu à l'Académie des Sciences Morales et Politiques et publié séparément depuis. Dans ce *Mémoire*, enrichi d'annexes où sont consignés des documents importants que nous avons plus d'une fois mis à contribution, Cauchy commence, comme il le dit lui-même, par « mettre la question à son *point actuel* d'après les actes les plus récemment publiés de la diplomatie (1). » Puis il l'envisage au point de vue des principes.

(1) Cauchy, *Du resp. de la propr. pr. dans la guerre mar.*, 1866, p. 1-27.

537. — La guerre des peuples civilisés ne saurait être tout à fait la même que celle des peuples barbares : ce sont ces différences qu'on nomme progrès. La guerre pouvait-elle à son origine être autre chose qu'un conflit général entre deux peuples ? « Les deux peuples ennemis se ruaient en masse l'un sur l'autre. Tout ce qui appartenait au peuple vaincu, ses biens publics ou privés, sa liberté, sa vie même, devenaient sans distinction la proie du vainqueur. » Deux progrès ont été accomplis : l'un regarde l'instrument avec lequel se fait la guerre, l'autre la nature des biens dont le vainqueur a le droit de se saisir. Tandis que la guerre entre peuples barbares se faisait de peuple à peuple, entre nations civilisées la guerre se fait d'armée à armée : comme les armées régulières sont directement sous la main de l'État, on a pu dire que la guerre, se faisant d'armée à armée, se fait plutôt d'État à État que de peuple à peuple. « Parallèlement à ce premier progrès qui consistait à extraire de la masse du peuple belligérant une force publique armée qui le représente pour la guerre, il s'est fait un second progrès quant à la nature des biens dont cette force publique pouvait se saisir. La justice exigeait d'abord qu'on ne traitât pas en biens d'ennemis ceux qui appartenaient à des neutres : elle voulait aussi que, par respect pour l'indépendance des peuples neutres, on s'abstînt de violer un territoire neutre pour y saisir la propriété d'un ennemi. Puis, après ces progrès de rigoureuse justice, est venu ce qu'il nous est arrivé de définir « un progrès d'humanité. » On a donc distingué, dans la masse des biens du peuple ennemi, ceux qui, appartenant au domaine public, doivent suivre le sort de l'État lui-même, et ceux qui, n'ayant pas ce caractère, restent, pour ainsi dire, en dehors de l'enjeu et peuvent être soustraits à la mainmise du vainqueur. De là ce principe, admis depuis longtemps dans nos guerres continentales, et qui consacre le respect de la propriété privée ; non sans doute que cette propriété demeure à l'abri soit des dévastations inséparables de la guerre, soit des charges extraordinaires qu'elle entraîne à sa suite ; mais on veut dire seulement par là que, sur terre, la propriété du vaincu ne devient pas, par le seul fait de la conquête, la propriété du vainqueur, qui ne dit plus comme autrefois à l'habitant de la chaumière ou du châ-

... *Veteres, migrate coloni.* Il en est maintenant de la
:e comme de tout autre fléau qui détruit ou qui ravage.
aissera bien des ruines sur son passage, mais le champ
magasin qui aura échappé à cet ouragan destructeur,
ra du moins la propriété de son ancien maître. C'est en
que consiste le progrès (1). »

3. — Mais, pourquoi ces maximes, qui ont modifié la
e antique et barbare de la guerre continentale, sont-
demeurées si longtemps sans application à la guerre
time ? L'histoire peut seule donner la clef de cette
ne, qui, au point de vue juridique, est indéchiffrable. Il
u des siècles pour la constitution de grandes flottes
aires. « Reportons-nous au temps où les rois de France
'Angleterre louaient aux Génois, aux Vénitiens, aux
ns, les navires d'emprunt qu'il s'agissait de mettre en
un jour de bataille. S'il y avait alors une flotte natio-
, veut-on savoir de quels éléments elle se composait?
sorte d'inscription maritime, semblable à celle qui s'ap-
ie aujourd'hui aux marins de nos côtes, s'appliquait aux
res marchands de nos ports. Un curieux document nous
nservé la liste des ports de la Normandie qui avaient
ni à Philippe de Valois deux cents navires pour le célè-
et malheureux combat de l'Écluse. Fallait-il s'étonner
, le lendemain de la bataille, ces bâtiments de commerce,
pés en guerre, fussent ensuite employés séparément,
ord à se protéger eux-mêmes, puis à courir sus à leur
sur les bâtiments de commerce de l'ennemi ? Quand
arine marchande et la marine militaire faisaient ainsi
age commun, l'instrument du commerce de la mer deve-
tout naturellement l'instrument ordinaire de la guerre
ale (2). » Cette guerre se suffisait à elle-même : « son
get était sur l'eau. » L'État belligérant et l'armateur y
vaient leur compte : celui-ci y retrouvait ses frais, y
ait souvent fortune ; celui-là se servait de la course
me d'un instrument indispensable, soit, à l'origine, pour
pléer à l'absence d'une flotte militaire, soit, dans la suite,
r servir d'auxiliaire à cette flotte dans la destruction de
uissance commerciale de l'ennemi. Sans parler des excès

) *Id., ibid.*, p. 27-30.
) *Id., ibid.*, p. 31-32.

de « cette fille puînée de la piraterie des temps antiques », on peut affirmer qu'elle a toujours été impuissante à rien créer, et que nul État n'a réussi grâce à elle à accaparer le commerce d'outre-mer de son ennemi, réduit en monopole, et objet de ses convoitises ; elle n'a même pas eu cette puissance malfaisante qu'on lui attribuait, de détruire la richesse commerciale de l'ennemi : Cauchy démontre, à l'aide de chiffres, ailleurs cités par nous, que la course, cette arme de guerre spécialement forgée pour la destruction du commerce ennemi, a perdu de sa puissance, à mesure que la masse du commerce ennemi, en augmentant, lui offrait, au contraire, plus de prise. Ce résultat, qui paraît singulier, s'explique par la reconnaissance de l'immunité du pavillon neutre : pour *donner du cœur* aux corsaires, les belligérants ont souvent foulé aux pieds cette immunité, consacrée par les traités : « ces tristes et brusques retours ont servi à démontrer clairement la nature d'une institution vicieuse, qu'il était moins facile de réformer que de supprimer. » « Quand on a voulu porter la réforme au cœur même de son principe, qui était de saisir la marchandise sous tout pavillon et sur tout navire, il s'est trouvé un jour que, pour la réformer efficacement, on a été conduit à l'abolir (1). »

Cette abolition, encore mal assurée, parce que deux ou trois signatures manquent encore au bas de l'acte solennel du 16 avril 1856, si mal assurée qu'on a vu dans la guerre de la Sécession la course reparaître « avec les honneurs de la légitimité », est un acheminement vers un progrès plus large, vers la reconnaissance du principe du respect de la propriété privée à la mer. L'Europe est comme en travail de ce progrès, dont la réalisation semble prochaine, et conforme aux intérêts sainement entendus de la France et de l'Angleterre (2). Mais il ne s'agit de l'immunité de la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi, que réserve faite de la théorie de la contrebande de guerre et du blocus (3).

Arrivé au terme de son *Mémoire*, Cauchy fait remarquer

(1) *Id., ibid.*, p. 32-44.
(2) *Id., ibid.*, p. 49-78.
(3) *Id., ibid.*, p. 82-85. Cauchy admet et justifie les *blocus commerciaux* : nous rapporterons ses arguments, en traitant spécialement du blocus (*V. inf.*, ch. II, B).

que « le respect de la propriété privée dans la guerre n'a été envisagé par lui que comme un progrès de la civilisation chrétienne, comme un tempérament apporté aux droits rigoureux des belligérants par l'adoucissement des mœurs et par l'heureux développement d'une politique généreuse, qui se propose d'atténuer, autant que possible, les maux de la guerre. Mais ne serait-ce pas plus encore ? Ne faudrait-il pas voir dans ce principe un simple retour à une règle de droit strict, dont on n'avait pu s'écarter sans violer la morale et la justice ? » M. Vidari a soutenu cette thèse avec autant de talent que de chaleur dans son bel ouvrage sur le *Respect de la propriété privée....* (1).

439. — Depuis Cauchy, on ne rencontre plus guère en France que deux représentants du principe de l'inviolabilité, si l'on fait abstraction de M. Garnier-Pagès, dont nous avons mentionné la motion à la Chambre des Députés en 1870, à la veille de la guerre : ce sont MM. de la Guéronnière et Arth. Desjardins (2).

En traitant de *La guerre moderne* dans son ouvrage *Le Droit public et l'Europe moderne*, M. de la Guéronnière caractérise ainsi la Déclaration du 16 avril 1856 : « Ce n'est pas seulement la réalisation, dans ses parties essentielles, du programme de la neutralité armée, c'est une œuvre d'initiative aussi bien que d'application, et l'opinion publique a salué dans cette heureuse évolution du droit maritime le premier pas fait par l'Europe unie dans une voie nouvelle qui doit aboutir à l'assimilation de la guerre maritime à la guerre continentale, dans la mesure que comporte la nature même des choses et l'immuable dissemblance des deux éléments (3). » On pourrait signaler des omissions et des imperfections dans l'Acte de 1856 ; mais le temps y remédiera. L'ordonnance autrichienne du 13 mai 1866, en con-

(1) *Id.*, *ibid.*, p. 78-82.

(2) M. Rouard de Card, sans traiter la question de l'inviolabilité de la propriété privée sur mer, s'est montré en passant favorable à l'inviolabilité, et a émis l'espoir que la capture serait bientôt abolie. V. *La guerre continentale dans ses rapports avec la propriété, Thèses doct. Paris*, 1877, tom. 14, p. 221-22. Cf. *La guerre continentale et la propriété*, Paris, 1877.

(3) La Guéronnière (de), *Le Droit public et l'Europe moderne*, Paris, 1876, II, *La guerre moderne*, p. 290.

sacrant l'inviolabilité de la propriété privée sur mer, a déduit la conséquence logique qui était contenue dans la Déclaration de Paris (1). La guerre maritime sera progressivement assimilée à la guerre continentale, autant que le permet la différence primordiale des deux éléments, et on peut considérer comme « imminente l'extension du bénéfice de la neutralité au commerce de l'ennemi lui-même, considéré désormais comme instrument inoffensif et nécessaire de la prospérité internationale (2). »

440. — M. Arth. Desjardins, dans son *Traité de droit commercial maritime*, à propos de la liberté du commerce maritime et des restrictions que subit cette liberté en temps de guerre, distingue nettement ces deux questions, qui sont en effet bien distinctes : l'état de guerre suspend-il, en principe, les rapports commerciaux entre les belligérants? et la propriété privée ennemie sur mer est-elle inviolable? Il résout ces deux questions dans le sens le plus libéral, en reconnaissant que la solution contraire prévaut dans le droit positif actuel.

En ce qui concerne la première question, l'éminent avocat général à la Cour de cassation pose le principe que la guerre se fait d'État à État, non d'homme à homme : pourquoi donc appauvrir les individus, parce que les États en viennent aux mains? Cela ne se comprendrait que si le commerce pacifique des belligérants troublait les opérations de la guerre (3).

441. — Les belligérants ne commerçant pas toujours entre eux, la question de l'inviolabilité de la propriété sur mer ne se confond pas avec la première. « Pour tout embrasser dans une formule exacte, il s'agit de savoir si 1° le navire ennemi porteur d'une marchandise quelconque; 2° la marchandise des sujets ennemis embarquée sur ce navire, peuvent être en dehors d'une infraction quelconque à une règle internationale, saisis par cela seul que l'autre belligérant les rencontre. » Le contraste qui existe entre les guerres maritimes et les guerres continentales est étrange.

(1) *Id.*, *ibid.*, p. 292-98.
(2) *Id.*, *ibid.*, p. 305.
(3) Arth. Desjardins, *Traité de droit comm. marit.*, Paris, 1878, I, n° 16-19, p. 35-40.

« Dans les guerres continentales, la propriété privée des citoyens inoffensifs, ne peut, en thèse générale, être capturée ni confisquée. Le montant des réclamations constatées dans trente-quatre départements français s'élevait à 264 millions pour objets « enlevés sans réquisition » pendant la guerre continentale de 1870-1871 : ces « enlèvements sans réquisition » sont, en principe, interdits par le droit des gens naturel et par le droit des gens conventionnel. Ce point est hors de toute discussion. » Sur mer, la propriété privée est saisie et confisquée.

On allègue que la marine marchande peut se transformer aisément en instrument de guerre, qu'ainsi elle tombe sous le coup des forces ennemies. « D'abord, si la guerre ne se faisant pas d'individu à individu, la propriété individuelle doit échapper en principe à l'action des belligérants, comment faire fléchir un tel droit devant une simple éventualité? Paralyser tout le commerce maritime des deux pays avec le monde entier, parce qu'une très-petite partie de leur marine marchande peut être employée à la guerre, c'est déployer un bien grand effort pour atteindre un bien petit résultat ; c'est sacrifier non-seulement un droit à un intérêt, mais encore beaucoup d'intérêts incontestables à un intérêt problématique. D'ailleurs, les navires ne sont pas seuls de bonne prise, mais encore les biens qui s'y trouvent. Ainsi des marchandises qui ne sont pas saisissables avant le chargement, qui cessent de l'être après le déchargement, peuvent être confisquées parce qu'elles se trouvent à bord d'un bâtiment de mer ! Qu'on explique cette différence. »

Le principe de l'inviolabilité s'introduit peu à peu dans la pratique internationale. Cependant la France n'adhéra pas à ce principe en 1870, et l'Angleterre n'a pas changé d'avis depuis 1856 (1).

442.— Quant à la course, M. Desjardins pense que « le droit des gens naturel la condamne, non pas seulement parce que la propriété privée est inviolable sur mer, mais encore parce que le droit de faire la guerre ne peut passer du souverain au sujet, même avec le consentement du souverain. » On peut dire que les puissances qui ont signé l'art. 1 de la

(1) *Id.*, *ibid.*, n° 20, p. 40-45.

Déclaration de Paris ont tenu parole. « Le roi de Prusse ordonna, sans doute, le 24 juillet 1870, la création d'une marine volontaire, conviant les particuliers à mettre leurs navires, dont ils engageraient, comme par le passé, les officiers et l'équipage, à la disposition du gouvernement. Ces navires étaient destinés à l'attaque de la marine militaire française et devaient recevoir des primes proportionnées à la force des bâtiments pris ou détruits. Ce n'était pas là, selon nous, un rétablissement indirect de la course, puisque cette marine auxiliaire n'était pas armée contre les navires marchands, et les avocats de la Couronne d'Angleterre, consultés sur ce point de droit public, purent répondre que la Déclaration de 1856 n'était pas violée. Il est impossible de résoudre la question, comme semble le faire M. Calvo, en supposant que les navires ainsi frétés eussent fini par s'attaquer à notre marine marchande : ce n'est là qu'une hypothèse, puisqu'aucun armateur ne répondit à l'appel du gouvernement prussien (1). »

443. — Comme l'a annoncé Cauchy, M. Vidari, dans son important ouvrage *Del rispetto della proprietà privata fra gli Stati in guerra*, publié pour la première fois en 1865, puis refondu en 1867 en une édition absolument nouvelle, se place sur le terrain juridique proprement dit pour soutenir le respect de la propriété privée des sujets belligérants, sur terre comme sur mer, et dans les situations les plus diverses. M. Vidari prend la question de haut et la développe avec ampleur.

Il commence par indiquer sommairement les rapports qui existent entre le citoyen et l'État, pour bien distinguer la sphère d'action qui appartient au citoyen de celle qui appartient à l'État, et il arrive à cette conclusion que, si chaque citoyen doit céder, ou mieux, déléguer une part de son activité propre pour concourir à la constitution du pouvoir social de l'association sans laquelle il ne pourrait efficacement travailler à se perfectionner lui-même, il conserve le libre et plein exercice de l'autre part, soit au regard de l'État, soit au regard de ses concitoyens.

(1) Arth. Desjardins, *op. cit.*, I, n° 21, p. 45-49. — Sur ce point, V. *sup*, n° 135, l'opinion de M. Calvo : pour notre part nous avons adopté la manière de voir de M. Arth. Desjardins (n° 211).

444. — Cela posé, quelle est la nature de la guerre, et quels sont les rapports légitimes qui en dérivent, tant entre chaque État et ses propres citoyens, qu'entre les deux États belligérants? Quant aux rapports entre l'État belligérant et ses propres citoyens, comme la guerre est une relation d'ordre public externe, le citoyen n'est tenu d'y concourir que quant à la part d'activité personnelle qu'il a mise en commun ou déléguée pour constituer le pouvoir social, et c'est seulement dans la mesure de cette part qu'il doit supporter les conséquences juridiques qui dérivent de l'état de guerre. Quant aux rapports des États belligérants entre eux, comme les États ne peuvent avoir les uns avec les autres de relations emportant des droits ou des devoirs que directement et personnellement, il s'ensuit que la guerre est véritablement et rigoureusement un rapport d'État à État, et doit se débattre par le moyen des forces publiques de chacun d'eux. Dès lors, tout ce qui n'appartient pas à l'État et ne fait pas partie active des forces publiques, n'étant pas un instrument direct de la guerre, sera respecté, car c'est un principe de justice naturelle que l'offense ne doit s'attaquer qu'à l'offenseur, et seulement pour autant qu'il est nécessaire à l'effet de garantir la personne et les biens de l'offensé ou de le réintégrer dans ses droits méconnus et violés. Or, les forces des États et leurs moyens d'attaque et de défense se personnifient dans les armées de terre et de mer. Donc toutes personnes et toutes choses qui ne font pas partie de ces armées, mais conservent un caractère pacifique et inoffensif, ne doivent pas supporter directement les conséquences de la guerre, puisqu'elle n'est pas leur affaire. Si ces personnes et ces choses sont inévitablement exposées à souffrir des maux que la guerre entraîne, ce ne peut être qu'une conséquence indirecte de l'état de guerre : le dommage direct ne peut porter que sur la part d'activité juridique que chaque citoyen a mise en commun pour constituer l'activité collective juridique de l'État. Les citoyens pacifiques et inoffensifs ont donc, encore une fois, le droit d'être respectés dans leurs personnes et dans leurs biens. Et ce droit ainsi défini n'est pas seulement le produit d'un sentiment d'humanité ou d'un simple devoir de *charité*, mais c'est une conséquence rigoureuse des principes de justice

qui obligent partout et toujours, lors même qu'ils n'ont pas été sanctionnés par les dispositions d'une loi positive. (E questo diritto, appunto perchè tale, non è il prodotto di un sentimento di umanità o di un dovere di carità, ma una rigorosa deduzione dai principii della giustizia, i quali obbligano tutti e obbligano dovunque, quand'anche non sieno sanciti nelle positive disposizioni di qualche codice) (1).

Le principe établi, M. Vidari en suit l'application aux biens immobiliers, aux biens mobiliers, qui se trouvent sur le territoire ennemi, et il examine et résout négativement la question de savoir si un État peut confisquer ou saisir les créances que les sujets de l'autre belligérant ont sur ses propres sujets ; puis, s'occupant de la propriété privée sur le territoire envahi, il traite du sort de la propriété immobilière, de celui de la propriété mobilière, et étudie la question des contributions (2).

445. — Si ce principe est vrai, si en fait il est appliqué aux rapports internationaux qui résultent de la guerre continentale, il doit être appliqué sans différence aucune à ceux qui dérivent de la guerre maritime, car la justice est absolue et immuable dans son essence, éternelle dans sa durée et universelle dans ses applications. Bien qu'il y ait entre l'élément maritime et l'élément terrestre des différences incontestables, et dont il faut même tenir un certain compte pour le règlement des rapports juridiques dont ils sont le théâtre, ces différences ne touchent pas à la nature intrinsèque du droit. Les navires à la haute mer sont soumis à la souveraineté de l'État dont ils portent le pavillon. Ainsi, les rapports juridiques qui se produisent en mer sur ces navires sont de la même nature que les rapports de droit qui se produisent sur la terre ferme. D'où il suit que tout ce que la justice commande sur terre, elle le commande avec une force égale sur mer : et ce qu'elle veut, c'est que, sur les deux éléments, les personnes et les propriétés privées des citoyens pacifiques et inoffensifs qui font partie du peuple belligérant, restent inviolables.

446. — A cela peut se réduire en substance l'argumenta-

(1) Vidari, *Del Rispetto della proprietà privata fra gli Stati in guerra*, éd. ref., Pavie, 1867, p. 403-04 ; p. 1-60.
(2) *Id.*, *ibid.*, p. 60-157.

tion de M. Vidari, comme il le dit lui-même (1). Mais les développements historiques dans lesquels il est entré ne laissent pas d'apporter à sa thèse un appui notable ; et, en passant en revue les opinions des publicistes, il sait habilement la défendre contre ses adversaires, et réfuter leurs objections (2). D'ailleurs, et cela semble aller de soi, M. Vidari admet que la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi sera, aussi bien que la propriété neutre, soumise aux deux restrictions qui résultent de la contrebande de guerre et du blocus ; à ce propos, il expose ces deux théories (3).

447. — L'école italienne s'est tout entière ou peu s'en faut, montrée favorable à la thèse nouvelle ; et les publicistes les plus récents ont combattu à rangs serrés autour du drapeau qu'avait arboré Galiani.

Le principe consacré par le Code de la marine marchande, est défendu avec netteté et vigueur par M. Fiore. Il pense que l'abolition de la capture doit être une conséquence inévitable de l'abolition de la course (4). Il ne saurait y avoir deux justices, une sur terre, une sur mer : sur mer comme sur terre, les ennemis sont les États, non leurs sujets *ut singuli* ; les fortunes particulières doivent donc être sauves sur les deux éléments. Les arguments produits en faveur de l'énorme contradiction qui existe actuellement entre la guerre maritime et la guerre continentale ne se soutiennent pas : les arguments tirés de l'ordre moral sont de vrais sophismes ; l'abolition du droit de capture n'aura point pour effet d'isoler les particuliers de l'État, de les désintéresser de la lutte, ni de multiplier et de prolonger les guerres. La destruction du commerce ennemi ne peut être légitimement le but de la guerre, et le pillage de la propriété privée n'a pas la vertu qu'on lui attribue, celle de contraindre l'ennemi à la paix. Tout en maintenant fermement et en première ligne les principes, M. Fiore défend victorieusement la thèse de l'inviolabilité sur le terrain pratique (5).

(1) Vidari, *op. cit.*, p. 405.
(2) *Id.*, *ibid.*, p. 158-229 ; p. 352-402.
(3) *Id.*, *ibid.*, p. 270-351.
(4) Fiore, *Nouveau Droit int. publ.*, trad. Pradier-Fodéré, Paris, 1869, IIe Partie, ch. VIII, II, p. 333-347.
(5) *Id. ibid.*, IIe Partie, chap. VII, p. 314-332.

448. — M. Luigi Miraglia a aussi soutenu le principe de l'inviolabilité de la propriété privée ennemie dans un ouvrage publié à Naples en 1871 sous ce titre. *Delle conditione storiche e scientifiche del Diritto di preda esercitato dalle navi da guerra* (1), ainsi que M. Pelaez dans son ouvrage *La proprietà privata dei sudditi di uno Stato belligerante* (Palerme, 1870) (2).

M. Pierantoni s'est prononcé hautement en faveur du même principe, qui est, à ses yeux, « un *desideratum* de l'opinion publique internationale », dans l'intéressant et savant rapport qu'il a adressé à l'Institut de droit international sur les prises maritimes d'après l'école et la législation italiennes (3).

Casanova s'était déjà élevé contre la capture de la propriété privée, qui lui paraissait une anomalie, et avait insisté sur la nécessité de ne pas interrompre les relations commerciales entre les sujets des deux États belligérants. Son annotateur érudit, M. Brusa, fonde la doctrine de l'inviolabilité sur le caractère même de la guerre, qui est une relation d'État à État, et indique les progrès qu'a faits cette idée : il mentionne les faits diplomatiques et parlementaires les plus récents, rapporte et critique les principales objections, et donne l'analyse des travaux de l'Institut de droit international jusqu'en janvier 1876, date de la troisième édition des *Lezioni di Diritto internazionale* de Casanova (4).

Dans ses *Elementi di Diritto internazionale moderno*, M. Pertile se prononce dans le même sens : il émet l'espoir que, dans un nouveau Congrès, la politique des États-Unis l'emportera, et qu'en vertu d'un accord universel, les guerres maritimes seront désormais régies par les mêmes principes que les guerres terrestres (5).

(1) Nous n'avons pas cet ouvrage sous les yeux, et nous n'en parlons que d'après ce qu'en dit M. Pierantoni, R. D. I., 1875, p. 643.

(2) Nous n'avons pas non plus cet ouvrage sous les yeux : nous le citons d'après M. Bluntschli, *Beuterecht*, p. 142.

(3) R. D. I., 1875, p. 619-656.

(4) Casanova, *Del Diritto internazionale, Lezioni*, 3e éd., avec notes de M. Brusa, Firenze, 1876, pour l'opinion de Casanova, II, p. 152-56 ; pour l'opinion de M. Brusa : et les développements qu'il donne, I, p. cxvi sqq.; II, p. 163-74.

(5) Pertile, *Elementi di Diritto int. mod.*, I, Padoue, 1877, § 80-81, p. 294-299.

449. — M. Pietro di Marco, dans *Le guerre marittime secondo i principii del Codice italiano del 21 giugno* 1865, ouvrage publié en 1877, traite des conditions actuelles de l'exercice du droit de capture par les corsaires et par la flotte militaire, expose la loi italienne et soutient le principe de l'inviolabilité : son ouvrage est à la fois un exposé sommaire de la pratique actuelle, un commentaire des dispositions du Code italien, qui a aboli la course et la capture par les vaisseaux de guerre, et un plaidoyer en faveur de la reconnaissance universelle de l'inviolabilité de la propriété privée ennemie sur mer. S'il est vrai que la guerre soit une relation d'État à État, les navires de commerce doivent être respectés par les forces de l'État, comme le sont, en principe, les propriétés privées sur terre. L'Italie a été la première à comprendre cette grande vérité ; seulement il est regrettable qu'elle en ait soumis l'application à la condition de réciprocité. « Quoi qu'il en soit, un grand pas a été fait : les aspirations de tant d'années et les longs vœux de la science ont été réalisés : la disposition de l'art. 211 du Code italien donne au principe de l'inviolabilité force de loi internationale sans qu'il soit besoin de nouveaux congrès et de traités spéciaux (1). »

450. — Plus récemment encore, M. Paternostro a consacré une étude intéressante aux *Prises, Reprises et jugements qui y sont relatifs*. Le droit des prises maritimes appelle une codification générale, qui ne sera possible que lorsque toutes les puissances seront d'accord pour accepter, même dans les guerres maritimes, toutes les applications du principe moderne, suivant lequel la guerre est une opération d'État à État (2).

Après une esquisse historique des vicissitudes de la propriété privée à la mer, M. Paternostro expose la thèse de l'inviolabilité et le système du Code de la marine marchande du royaume d'Italie, qui a répudié le droit de prise comme un principe indigne d'un peuple libre et civilisé. Il reproche au Code italien d'avoir admis la confiscation du navire chargé de contrebande de guerre : en cela, il est d'accord

(1) Pietro di Marco, *Le guerre maritime*, Palerme, 1877, p. 25.
(2) Paternostro, *Delle prede, delle riprede, e dei giudizii relativi*, Naples, 1879, p. 5.

avec le savant auteur de l'ouvrage bien connu *Della confisca per contrabbando da guerra*, M. G. de Gioannis Gianquinto, qui a combattu avec force la ratification donnée, en 1871, par le Congrès de Naples, à la doctrine erronée et illibérale du Code de 1866; mais il défend la loi italienne contre les attaques dont elle a été l'objet pour avoir subordonné l'abolition de la course et celle du droit de capture à la condition de réciprocité (1).

Le développement historique retracé, le principe du respect de la propriété privée sur mer mis en lumière, le système de la loi italienne qui complète l'œuvre du Congrès de Paris et donne satisfaction aux aspirations de la conscience moderne proposé pour modèle dans ses traits essentiels à l'imitation des autres peuples maritimes, l'auteur traite au point de vue théorique et pratique la matière des prises, celle des reprises, celle de la compétence, de l'organisation et de la procédure des tribunaux de prises.

451. — Dans leurs controverses au sujet des tribunaux de prises, les publicistes ont eu en vue les neutres : mais tout ce qu'ils ont dit au sujet des neutres sera aussi vrai, et encore plus vrai, des belligérants qui auront réciproquement renoncé au droit de prise.De plus, dans l'état actuel du droit international, l'exercice du droit de prise comporte des exceptions : il est nécessaire que ce soient des tribunaux internationaux qui statuent sur le point de savoir si tel navire rentre dans l'un des cas exceptés. « Tutte queste controversie i pubblicisti agitano rispetto ai neutrali, ma devono tuttavolta essere tenute presenti in cio che li puo interessare anche fra belligeranti che reciprocamente escludano il *diritto di preda*. In questo caso la *roba del nemico*, la *res hostium*, non si avrebbe. Se navi pacifiche protrebbero essere arrestate se in sospetto di violare i diritti del belligerante. Chi non vede la necessità, in questi casi anco maggiore, di un giudice estraneo ai belligeranti? Io vado più innanzi. Il *diritto di preda* medesimo del diritto positivo ammette delle eccezioni per ragioni di umanità, d'interesse

(1) *Id. ibid.*, *Capo* I, *Rapido ricordo storico interno alle vicende della proprietà sul mare*, p. 7-18 ; *Capo* II, *Proprieta private dei sudditi belligeranti sul mare*, p. 18-35 ; *Capo* III, *Sistema del Codice per la Marina Mercantile del Regno d'Italia*, p. 35-59 ; p. 36-37.

scientifico, di convenienze internazionali, eccezioni ch'io ho già esposte. Ora sarebbe troppo chiedere che fosse convenuto, fino da adesso, che anche le navi di bandiera nemica al belligerante non potessero essere di competenza dei suoi giudici quando pretendessero essere guarentite da una delle dette eccezioni (1) ? »

452. — On voit que, selon la remarque de M. Pierantoni, les professeurs italiens admettent tous, à la suite de Galiani, comme un devoir du belligérant, le respect de la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi. La seule divergence est que certains admettent l'inviolabilité sous condition de réciprocité, tandis que les autres la veulent absolue et sans condition (2). Les uns, comme M. di Marco, pensent que la condition de réciprocité inscrite dans la loi italienne n'est pas à la hauteur du progrès auquel l'Italie a élevé le droit maritime. Quand une institution a fait son temps, qu'elle est devenue incompatible avec l'état actuel de la civilisation, elle doit disparaître du Code d'une nation, indépendamment de la conduite des autres. C'est le système du Code civil italien, qui accorde aux étrangers les droits civils, sans s'occuper de savoir comment les Italiens sont traités à l'étranger. Les représailles sont une sotte vengeance : les prises faites à l'ennemi n'indemnisent pas les citoyens des pertes qu'ils ont subies (3). Les autres, comme M. Paternostro, répondent qu'autre chose est admettre l'étranger à la jouissance des droits civils, autre chose combattre un ennemi avec une humanité déplacée : au premier cas, on affirme le principe de la souveraineté territoriale de l'Etat ; au second cas, on ne fait qu'encourager la cupidité. D'ailleurs, est-il vrai de dire que les prises faites sur l'ennemi à titre de représailles ne peuvent pas servir à indemniser les sujets de l'État qui les opère ? L'art. 244 du Code de la marine marchande affecte aux victimes des saisies faites par l'ennemi dans ses ports à l'ouverture des hostilités le [illegible]

(1) *Id.*, *ibid.*, p. 102 ; *Capo* IV, *Delle prede in particolare* [illegible] *Capo* V, *Delle riprede*, p. 75-85 ; *Capo* VI, *Dei giudizii relativi* [illegible] 108.

(2) Pierantoni, *op. cit.*, R. D. I., 1875, p. 644.

(3) P. di Marco, *op. cit.*, p. 17-19. M. Vidari, [illegible] adopté ce point de vue : l'admission de la condition de réciprocité [illegible] paraît une transaction entre le vieux droit et le [illegible]

duit des saisies frappées par l'Italie à titre de représailles (1).

453. — De toute part, depuis 1860, la thèse nouvelle a trouvé des adhésions et des défenseurs.

En Grèce, M. Saripolos n'hésite pas à dire que la pratique actuelle de la guerre maritime est digne des temps barbares. Le principe du respect de la propriété privée doit prévaloir dans les guerres maritimes, comme dans les guerres continentales. La Déclaration de Paris, en s'arrêtant à moitié chemin, a livré la mer à l'empire de quelques grandes puissances : il faut la compléter par la consécration du principe de l'inviolabilité de la propriété privée sur mer (3).

454. — En Russie, la doctrine de l'inviolabilité compte de nombreux partisans : c'est la *Société des Juristes* de Moscou qui a demandé à M. Bluntschli de traiter la question du droit de prise, soin dont l'éminent publiciste s'est acquitté avec autorité, en enrichissant la science d'un nouvel et précieux ouvrage. M. F. Martens a soutenu cette doctrine dans un ouvrage publié en russe en 1869 sous ce titre: *Les droits de la propriété privée pendant la guerre* (3). M. Danewski, professeur agrégé à l'Université impériale de Kharkow, dans son *Aperçu historique de la neutralité et examen de la Déclaration de droit maritime du* 16 *avril* 1856, dénie énergiquement toute raison d'être à la course maritime, et déclare que la propriété privée doit être inviolable en temps de guerre sur mer comme elle l'est dans la guerre continentale (4).

455. — C'était la thèse qu'avait soutenue en 1865, avec un grand talent et une grande érudition, un professeur de la même Université, prématurément ravi à la science : nous voulons parler de Katchenovsky. C'est surtout par son côté historique que Katchenovsky a traité la question du droit de prise ; et à ce point de vue, il l'a traitée avec une ampleur, une abondance de documents et une sûreté de critique, qui, à notre connaissance, n'ont été jusqu'ici ni dépassées

(1) Paternostro, *op. cit.*, p. 36.

(2) Saripolos, Τα των εθνων νομιμα, Athènes, 1861, II, § 266-69, p. 424-34

(3) M. Bluntschli, *Beuterecht*, p. 142, mentionne cet ouvrage.

(4) *Compte-Rendu* par M. F. Martens, R. D. I., 1879, p. 461-63. Cet ouvrage a été publié à Moscou en 1879.

ni peut-être égalées. Nous nous faisons, quant à nous, un plaisir et un devoir de reconnaître tout ce que nous devons à l'auteur russe, pour les développements historiques que nous avons donnés sur le moyen-âge : ayant toujours vérifié et contrôlé ses assertions, nous pouvons en affirmer l'exactitude. En rendant compte des débats et des faits postérieurs à 1856 et antérieurs à 1866, Katchenovsky se prononce une fois de plus dans le sens de ces nouveaux progrès du droit maritime, dont il salue la réalisation partielle. Le jour n'est pas éloigné, espère-t-il, où un projet de Code maritime sera proposé et accepté : l'opinion publique en sent vivement la nécessité ; les publicistes des différents pays sont arrivés à l'accord sur bien des points essentiels ; les hommes d'État les plus distingués sont favorables à l'idée d'une réforme qui conduira à l'uniformité : en un mot, les intérêts du monde entier exigent l'immunité de la propriété privée. Le mouvement de l'opinion publique internationale est irrésistible, et il amènera l'assimilation des commerçants ennemis aux commerçants neutres, sous la seule condition *ne se bello interponant* (1).

456. — En Espagne, M. Landa, dans son ouvrage sur *Le Droit de la guerre conforme à la Morale*, s'élève avec vivacité contre la différence qui existe entre la guerre maritime et la guerre continentale : dans celle-ci la propriété privée des sujets de l'ennemi est respectée ; dans celle-là, on s'attaque à cette même propriété, parce que le théâtre des hostilités se déplace. Le dix-neuvième siècle touche à sa fin, et c'est encore le code de la barbarie qui régit la guerre maritime. Cette absurdité et cet anachronisme disparaîtront : le Congrès de Paris a beaucoup fait pour la justice et pour l'humanité ; il reste encore à proclamer le principe de l'inviolabilité de la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi (2). Il appelle de ses vœux un Code maritime universel, consacrant, avec les quatre articles de la Déclaration de Paris, auxquels on ajouterait une bonne définitiou de la

(1) Katchenovsky, *Prize law, particularly with reference to the duties and obligations of belligerents and neutrals*, trad. Pratt, Londres, 1867, p. 182-83. L'ouvrage a été écrit en 1865, puis remanié : c'est cet ouvrage remanié qu'a traduit M. Pratt.

(2) Landa (don Nicasio de), *El Derecho de la Guerra conforme a la Moral*, 3e éd., Pampelune, 1877, *lib.* II, *cap.* v, 116-122.

contrebande de guerre, l'inviolabilité de la propriété privée sur mer (1). M. Landa cite un passage de M. Ramon M. de Araiztegui qui, dans sa *Filosofia y Progreso de la Guerra*, exprime cette idée qu'il n'y a pas deux justices, ni deux droits de la guerre, l'un pour la terre, l'autre pour la mer, et que ce qui est pillage dans les guerres continentales, ne peut devenir héroïsme dans la guerre maritime : « Demuéstresenos que lo que es un robo en la tierra no lo es en la mar : que lo que es delito en el continente es accion santa en el Océano, y entonces, y solo entonces cambiaremos nuestra opinion, amiga siempre y en todas partes de la justicia, de que deben ser unas mismas las leyes de la guerra, los derechos y los deberes de los belligerantes en la tierra y en la mar : seguro de que non hay razones que pudieran infundirnos esta conviccion : ¿ Quién puede convencerse de que la utilidad y la conveniencia sean fuentes de justicia en la mar y non en la tierra : que puede ser virtud y heroismo sobre el agua, lo que en tierra es vicio y detestable villania (2). »

457. — En Belgique, l'éminent publiciste qui a si puissamment contribué à la fondation de l'Institut de droit international, M. Rolin-Jaequemyns, n'a laissé passer aucune occasion de prêter l'appui de son autorité et de ses arguments à la thèse de l'inviolabilité. Il s'est prononcé en ce sens, notamment en rendant compte d'une « *introductory lecture* » faite par M. Lorimer en 1875-76 sur les jurisconsultes anglais et étrangers et la jurisprudence internationale.

M. Lorimer ayant défié les adversaires de la saisie de la propriété privée sur mer de prouver que cette pratique est plus contraire à la morale que la marche d'une armée ennemie, le cantonnement des soldats, la perception de contributions en pays ennemi, M. Rolin-Jaequemyns lui répond : « Nous croyons qu'il y a une différence de moralité entre la saisie sur terre et la saisie sur mer, en ce que la première n'est légitime que si elle est imposée par les nécessités de la guerre, et qu'elle est condamnée par le droit du moment qu'elle dépasse ces nécessités (subsistance, vêtement, logement, transport des troupes), tandis que la seconde est

(1) *Id.*, *ibid.*, *lib.* IV, *cap.* v, p. 291-92.
(2) *Id.*, *ibid.*, p. 117-18.

admise sans limite aucune. En d'autres termes, la règle est sur terre : « réquisitionnez selon vos besoins », sur mer « prenez et confisquez selon vos forces ». A cela M. Lorimer répond que notre erreur consiste à ne considérer la saisie sur mer que comme un moyen concomittant à la destruction des vies humaines, tandis que c'est un moyen de guerre destiné à remplacer cette destruction en la rendant inutile. Mais l'illusion ici nous paraît être tout entière du côté de notre savant collègue. Sur ce terrain, nous aurions à notre tour à lui poser une question : est-il un seul marin anglais qui croie possible à l'avenir une guerre maritime en recourant au *seul* moyen de la saisie de la propriété privée ennemie, c'est-à-dire sans chercher à détruire les flottes et les marins de l'ennemi, ses établissements maritimes et leurs défenseurs (1) ? »

458. — Dans une remarquable chronique sur *L'année* 1877 *et les débuts de* 1878 *au point de vue du droit international,* le même publiciste, à propos des opérations maritimes de la flotte turque, fait cette réflexion : « On peut conclure de là, comme de ce qui s'est passé dans la guerre franco-allemande et même dans celle de Crimée, que les ressources défensives de la guerre maritime ont augmenté dans une proportion plus forte que les ressources offensives, et en appliquant cette conclusion à une grande puissance maritime, telle que l'Angleterre, on peut en déduire deux corollaires, le premier politique, le second juridique. Le corollaire politique, c'est que les chances de succès de l'Angleterre au cas où elle voudrait attaquer une autre puissance ne seraient probablement pas en raison de la supériorité proportionnelle de sa marine sur celle des autres États ; mais qu'en revanche, elle peut-être considérée comme plus *invulnérable* chez elle et dans ses colonies, qu'elle ne l'était autrefois, du moins du côté de la mer. Le corollaire juridique, c'est que l'Angleterre est de moins en moins recevable à réclamer *pour sa défense* le droit de saisir à son gré les vaisseaux des particuliers ennemis et leurs cargai-

(1) R. D. I., 1875, p. 697-98. Cf. ce que dit le même auteur sur le *De jure prædæ* de Grotius, et *La course maaitime* de M. Carron, *ibid.*, p. 695-96; p. 698.

sons. Car, plus les autres moyens de défense augmentent, plus l'exercice de celui-ci devient superflu (1). »

Dans une autre occasion, à propos du travail de M. Gessner sur la *Réforme du droit maritime* et des *Observations* de MM. Westlake et Lorimer provoquées par ce travail, M. Rolin-Jaequemyns prit de nouveau en main la cause de l'inviolabilité de la propriété privée ennemie sur mer, et présenta de nouveau en sa faveur quelques considérations destinées à réfuter les arguments de ses interlocuteurs (2).

459. — M. Albéric Rolin, dans un rapport présenté à l'Institut de droit international, sur lequel nous aurons occasion de revenir, s'est prononcé, avec la commission chargée d'étudier la question du traitement de la propriété privée dans la guerre maritime, en ce sens qu'il n'y a pas, dans la nature des choses, un principe rationnel ou juridique sur lequel on puisse fonder une distinction entre le traitement de la propriété privée ennemie ou neutre dans la guerre maritime, et le traitement de la même propriété dans la guerre continentale (3).

460. — M. de Laveleye, dans son éloquent rapport au même Institut sur le respect de la propriété privée sur mer, a fait valoir en faveur de l'inviolabilité de puissantes considérations.

L'éminent publiciste rappelle tout d'abord les précédents historiques : il y voit la preuve que le progrès du droit des gens conduit inévitablement à la suppression du droit de capture ; cette suppression est la conséquence nécessaire de l'abolition de la course et du principe que le pavillon neutre couvre la marchandise ennemie (4). Puis il examine la question au point de vue du droit et de l'intérêt des nations. Il établit que la théorie d'après laquelle la guerre est une relation d'État à État, non d'individu à individu ou d'État à individu, est aujourd'hui généralement admise : on peut affirmer que la conséquence directe de cette théorie, le res-

(1) R. D. I., 1878, p. 26.

(2) R. D. I., 1875, p. 269-72.

(3) R. D. I., 1875, p. 610. — Dans ce rapport, *ibid.*, p. 618, M. Alb. Rolin constate que l'accord existe plutôt sur les questions de droit international théorique que sur les questions de droit positif.

(4) De Laveleye, *Du Respect de la propr. priv. sur mer en temps de guerre*, Brux., 1875 (Cf. R. D. I., 1875, p 559-602), p. 8-23.

pect de la propriété privée fait désormais partie du droit des gens et qu'il est gravé dans la conscience des peuples, du moins quand il s'agit de la propriété privée sur terre. Quand l'immunité de la propriété privée sur terre est reconnue par la diplomatie, par les puissances belligérantes et par le sentiment unanime et profond des contemporains, ne serait-il pas affligeant de l'entendre contester par des juristes qui se sont donné la mission de travailler au progrès du droit international (1) ? » Des atrocités peuvent se commettre : irons-nous les transformer en droit?

Cela posé, il est impossible de trouver une raison juridique pour soumettre la propriété privée sur mer à un autre traitement que la propriété privée sur terre. Malgré la différence des deux éléments, ce qui est contraire au droit sur terre ne saurait devenir légitime sur mer. La capture est un moyen de guerre contraire au droit, en dépit de tous les arguments par lesquels on a tenté de la légitimer ; il n'est pas exact de dire qu'elle abrége les luttes et qu'elle amène l'ennemi à composition : elle n'a jamais eu cette vertu, et aujourd'hui, avec l'abolition de la course, et le respect du pavillon neutre, avec les chemins de fer, le transit, elle l'a moins que jamais.

461. — Les résistances de l'Angleterre ne sont pas fondées : la capture est une arme terrible, dirigée contre l'Angleterre — c'est pour cela qu'Hautefeuille tient à la conserver pour la France, — complétement inefficace contre tout autre État. La situation économique de l'Angleterre est périlleuse, et l'arrêt des importations et des exportations, qui se font par navires, la compromettrait et la ruinerait. Les forces navales de l'Angleterre ne sauraient protéger ses navires marchands : sa marine de guerre, quelque puissante qu'elle soit, et en supposant même qu'elle soit maîtresse incontestée de la mer, ne pourrait défendre les innombrables navires répandus sur toutes les mers contre des croiseurs à vapeur d'une marche supérieure. Dans une lutte avec la France, l'Allemagne ou la Russie, la situation

(1) M. de Laveleye, *ibid.*, p. 26, fait ici allusion à l'opinion de certains auteurs, comme Hautefeuille et Sir Travers Twiss, aux yeux desquels la propriété privée doit être traitée de la même façon sur terre et sur mer, en ce sens que les belligérants ont partout le droit de s'en emparer.

de l'Angleterre serait désavantageuse : elle le serait plus encore dans une guerre avec les États-Unis. « Que l'Angleterre y réfléchisse : elle regrettera peut-être un jour d'avoir repoussé une réforme réclamée par le sentiment du juste de tous les peuples (1). »

462. — Comme conclusion, M. de Laveleye émet le vœu que les puissances, complétant la Déclaration de Paris de 1856, proclament le respect absolu de la propriété privée en temps de guerre, sauf les deux exceptions généralement admises de la contrebande de guerre et du blocus. « Il serait entendu que si un État réunit des navires marchands pour opérer des transports de troupes ou pour envahir un autre État, ces navires pouraient être capturés ou détruits. Le bâtiment qui doit être respecté, c'est celui qui est exclusivement employé au transport des marchandises. Dès qu'il reçoit directement ou indirectement une destination qui permet de le considérer comme un instrument de guerre, il perd tout droit à l'immunité. On pourrait formuler ces principes dans les termes suivants, empruntés pour le n° I aux déclarations de l'Italie, de l'Autriche et de la Prusse en 1866.

I. Les navires marchands et leurs cargaisons ne peuvent être capturés que s'ils portent de la contrebande de guerre ou s'ils essaient de violer un blocus effectif et déclaré.

II. La disposition précédente ne s'applique pas aux navires marchands qui, directement ou indirectement, prennent part ou sont destinés à prendre part aux hostilités (2). »

463. — En Suisse, M. Moynier, dans l'introduction de son *Étude sur la Convention de Genève*, constate qu' « actuellement la guerre est considérée, suivant l'expression de Portalis, comme une relation d'État à État, en sorte que les armées seules, qui sont les instruments dont l'État se sert pour soutenir ses prétentions, en subissent les conséquences immédiates (3). » Il applaudit à la Déclaration de Paris, qui a condamné « le fléau de la piraterie, légalement déchaîné sur les mers en temps de guerre. » Mais il faut aller jusqu'à proclamer le respect de la propriété privée dans la guerre

(1) *Id.*, *ibid.*, p. 49.
(2) De Laveleye, *l. c.*
(3) Moynier, *Étude sur la Convention de Genève*, Introd., *Le nouveau droit de la guerre*, p. 11.

maritime. Il ne serait « pas surpris qu'avant peu on se vît dans la nécessité de réviser les décisions du Congrès de Paris pour y introduire le principe de la liberté complète du commerce, sur mer comme sur terre....» Si seulement des dispositions semblables à celle de la loi italienne étaient inscrites dans les Codes des diverses nations, elles équivaudraient à une convention internationale (1).

464. — En Hollande, M. Den Beer Poortugael dans son ouvrage sur le *Droit de la Guerre* (*Het Oorlogsrecht*), déclare que le droit de prise maritime « repose encore sur l'idée que tous les sujets de la partie adverse sont ennemis et que tout ce qu'on arrache aux sujets est censé arraché à l'ennemi lui-même. Aujourd'hui, pour la guerre en général, et de même pour la guerre maritime, prévaut le principe que seuls les États sont ennemis et parties belligérantes, mais non les sujets, et dès lors, en vertu de ce principe, la propriété privée sur terre est déclarée inviolable ; il paraît inconséquent de maintenir le droit de butin sur mer (2). » M. Den Beer Poortugael passe ensuite en revue, pour les réfuter, les arguments à l'aide desquels on a essayé de justifier, au point de vue des principes, cette différence entre la guerre continentale et la guerre maritime. Voici un aperçu de son argumentation, qui nous paraît judicieuse et serrée. « Pour défendre cette différence au point de vue des principes, on allègue : 1° qu'un navire marchand peut être transformé en un vaisseau de guerre ; 2° qu'il peut être employé comme transport ; 3° que les matelots peuvent être employés pour l'équipement de la marine royale. Ces arguments sont faibles. Qu'un navire marchand *puisse* être transformé en vaisseau de guerre ou en transport, et que les matelots *puissent* servir dans la marine militaire, ce ne sont pas là des raisons pour confisquer le vaisseau marchand. Quand le navire aura subi une telle transformation, ou quand le matelot aura pris du service dans la flotte militaire, alors seulement l'adversaire acquerra droit sur eux (3). »

465. — En Autriche, M. Attlmayr, dans ses *Elemente des*

(1) Moynier, *op. cit.*, p. 27-28.

(2) Den Beer Poortugael, *Het Oorlogsrecht*, Breda, 1872, ch. II, B, *De zee-oorlog*, § 189, p. 197-98.

(3) *Id.*, *ibid.*, p. 198 ; Cf. pour la suite, p. 198-204.

internationalen Seerechts, adopte le point de vue d'après lequel la guerre ne crée aucun rapport d'individu à individu. Les sujets pacifiques de l'ennemi doivent être respectés, eux et leurs biens. Dans la guerre maritime, les belligérants s'attribuent le droit douteux de confisquer la propriété privée flottante. On a allégué en faveur de ce droit des raisons, que M. Attlmayr classe sous dix chefs. Sans les réfuter une à une, l'auteur autrichien ne les accepte pas, et déclare qu'il est de l'intérêt de l'humanité d'adoucir autant que possible les maux de la guerre, mais qu'il faut le faire de façon à ce qu'il n'en résulte pas pour des nations isolées un avantage sur d'autres. Ce but sera atteint par l'adoption universelle du principe de l'inviolabilité de la propriété privée sur mer ; mais la Déclaration de Paris, en abolissant purement et simplement la course, a mis dans une situation fâcheuse les États faibles sur mer, dont elle a limité d'une façon arbitraire et illégitime les moyens d'action. L'autriche-Hongrie à le plus grand intérêt au triomphe du principe de la liberté du commerce maritime ; elle devrait chercher à le faire prévaloir par voie de traités séparés (1).

466. — M. Neumann, dans son ouvrage intitulé *Grundriss des heutigen Europaïschen Volkerrechts* constate que, tandis que dans la guerre continentale le principe que la propriété privée mobilière n'est pas un objet d'appropriation prévaut sans conteste, la propriété privée flottante de l'ennemi est encore le but principal des attaques et de l'effort des belligérants. C'est en vain que tout le monde civilisé proteste contre ce vestige de la barbarie du moyen-âge ; l'abolition de la course n'est qu'un adoucissement partiel, ce n'est pas la suppression du pillage et de la piraterie : car en fin de compte, il est indifférent au commerçant de se voir enlever sa propriété par un vaisseau de l'État ou par un pirate patenté (Es dem Kaufmanne schliesslich gleichgültig ist, ob ihm sein Eigenthum von einem Staatsschiffe oder einem patentirten Seeraüber genommen wird). C'est seulement dans les temps les plus rapprochés de nous qu'on respecte la propriété privée sur mer sous condition de

(1) Attlmayr, *Die Elemente des internationalen Seerechts*, Vienne, 1872-73, I, p. 52-61 ; p. 65.

réciprocité, surtout depuis que la nouvelle loi italienne a consacré ce principe (1).

467. — Les auteurs allemands se sont presque tous à l'envi constitués les champions de la thèse de l'inviolabilité de la propriété privée sur mer. C'est à peine si l'on peut signaler quelques dissentiments isolés. M. de Laveleye mentionne l'opinion de M. Karl Schwebemeyer, qui, dans un opuscule publié à Berlin en 1860 sous ce titre *Das Privateigenthum zur See im Kriege* déclare vouloir le maintien du droit de prise pour assurer la supériorité de l'Angleterre, l'alliée séculaire de l'Allemagne : l'alliance des Anglo-Saxons et des Germains est indispensable pour tenir tête aux Gallo-Romains et aux Slaves, et la capture est la seule arme avec laquelle l'Angleterre puisse atteindre la France ou la Russie (2).

468. — Le Dr Ægidi, l'auteur de la motion en faveur de l'inviolabilité de la propriété privée ennemie adoptée en 1868 à l'unanimité par la Diète de l'Allemagne du Nord, a soutenu cette doctrine dans son ouvrage intitulé *Frei Schiff unter Feinde Flagge* (1866).

Le Dr Schleiden, dans un remarquable discours à l'appui de la motion Ægidi, prononça ces paroles aussi justes que profondes, que rapporte M. Bluntschli : « Dans les siècles précédents, les principes du droit maritime en temps de guerre ne reposaient pas seulement sur cette idée qu'en détruisant le commerce ennemi, on hâterait la conclusion de la paix ; ils étaient aussi dictés par cette fausse notion de politique commerciale qui faisait croire qu'en anéantissant le commerce ennemi, on se débarrasserait de concurrents, et qu'on procurerait ainsi un avantage réel à son propre pays. Grâce au ciel, des vues plus saines se font jour dans le cours des temps ; tout le monde est convaincu aujourd'hui que les intérêts commerciaux de toutes les nations sont solidaires. Le principe même de la liberté du commerce, aujourd'hui reconnu, est tout ce qu'il y a de plus contraire au système des prises maritimes. Ajoutez à cela que les nouveaux moyens de communication, chemins de fer et

(1) Neumann, *Grundriss des heutigen Europ. Volk.*, 2e éd., Vienne, 1877, § 47, p. 119.

(2) De Laveleye, *op. cit.*, p. 44, note 1.

bateaux à vapeur, et les prodigieux instruments de destruction récemment découverts sont de nature à rendre les guerres de plus en plus courtes. Or, plus la guerre est courte, moins le droit de s'emparer de la propriété privée sur mer a d'influence sur son résultat. » En neutralisant l'Océan, on écartera l'occasion de bien des contestations et de bien des guerres nouvelles : on ne verra plus se poser la question irritante de la validité des ventes de vaisseaux ennemis consenties à des neutres pendant la guerre ou à l'approche des hostilités, qui a failli amener, en 1854, une guerre entre l'Angleterre et les États-Unis ; l'embargo sera totalement supprimé (1).

469. — Dans un opuscule, qui a plutôt le caractère d'un pamphlet que d'une œuvre de science, publié à Brême en 1870, sous ce titre *Die Freiheit des Meeres*, M. Tecklenborg est allé jusqu'à revendiquer la liberté absolue, et sans restriction d'aucune sorte, du commerce des neutres et des belligérants eux-mêmes. Il propose d'abolir les art. 2 et 3 de la Déclaration de Paris et de les remplacer par un article unique ainsi conçu : Les bâtiments marchands ne peuvent être *arrêtés* par les bâtiments de guerre d'aucun autre État (2).

M. Wollheim da Fonseca, dans son ouvrage qui a pour titre *Der deutsche Seehandel und die franzosischen Prisen-Gerichte*, ne va pas aussi loin : il maintient la contrebande de guerre ; mais le blocus *commercial* ne trouve pas grâce devant lui (3).

470. — Dans la savante *Encyclopædie* de M. de Holtzendorff, M. de Martitz et M. de Holtzendorff lui-même se sont prononcés en faveur de l'inviolabilité de la propriété privée dans la guerre maritime (4). — Enfin, M. Gessner, M. Bul-

(1) Bluntschli, *Beuterecht*, p. 93-95 ; Cf. trad. Rolin-Jaequemyns, R. D. I., p. 555-56. Nous avons cité dans l'esquisse historique (n° 125) le passage de ce discours qui a trait aux neutres, pensant qu'il importait de signaler dès l'abord ce point de vue important.

(2) Tecklenborg, *Die Freiheit des Meeres*, trad. de l'all. par M. Th. Chastenet, cap. de vaiss., *Rev. Marit. et Colon.*, nov. 1875, XXXV, p. 25 ; *Adde* p. 21 ; p. 31-33.

(3) Wollheim da Fonseca, *Der deutsche Seehandel, etc.*, Berlin, 1873, p. 31-36 ; p. 37-42 ; p. 119-127.

(4) Holtzendorff (von), *Encyclopædie der Rechtswissenschaft, Zweiter Theil, Rechtslexicon*, II, 2e éd., Leipsig, 1876, v° *Prisengerichte*, p. 367; — *Erster, systematicher Theil*, 3e éd., Leips., 1877, *Vœlkerrecht*, § 63, p. 1026-1027.

merincq (1), et celui qui était, il y a quelques mois à peine, le plus éminent publiciste de l'Allemagne contemporaine, de l'Europe même, M. Bluntschli, ont consacré à la question du droit de prise d'importants travaux.

471. — M. Gessner, dans le *Droit des Neutres sur Mer*, dont la première édition date de 1865, s'est prononcé nettement en faveur de l'inviolabilité de la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi : ce principe est, en effet, le couronnement naturel et nécessaire de l'édifice du droit maritime international de la guerre, soit qu'on l'envisage au point de vue des rapports des belligérants entre eux, soit qu'on le considère au point de vue du droit des neutres (2).

« La guerre maritime, dit M. Gessner, a conservé en bien des points le caractère d'une guerre de tous contre tous. Depuis le milieu du siècle passé, cependant, des hommes d'État et des publicistes éclairés ont réuni leurs efforts pour débarrasser au moins le régime des neutres des restes surannés de l'ancien droit. Ces efforts ne sont pas demeurés stériles. Sans doute, il n'était pas possible d'enlever leur style propre aux parties de l'édifice du droit maritime international qui datent du temps des pirates ; des mains habiles ont pourtant réussi à faire disparaître les irrégularités les plus choquantes, les traits qui rappelaient trop la barbarie. Mais la plus grande réforme elle-même, la Déclaration du 16 avril 1856, est demeurée à moitié chemin ; elle n'a pu mettre le régime des neutres sur mer à la hauteur des idées modernes. La note Marcy le déclara sur le champ et se prononça dans ce sens que la Déclaration de Paris serait inacceptable pour

(1) Nous rangeons M. Bulmerincq parmi les auteurs allemands, parce que l'allemand est la langue dans laquelle il écrit habituellement : nous n'ignorons pas que l'éminent professeur est né à Riga, qu'il a enseigné la majeure partie de sa vie à Dorpat, et qu'il est actuellement conseiller d'État de l'Empire de Russie ; on sait, d'ailleurs qu'à l'Université de Dorpat tous les cours se font en allemand, excepté les cours de droit russe.

(2) C'est ainsi que M. de Kusserow, dans un travail sur *Les devoirs d'un gouvernement neutre*, R. D. I., 1874, p. 59-88, considère comme nécessaire l'adoption du principe de l'inviolabilité de la propriété privée ennemie, la contrebande exceptée, mais à la condition qu'on détermine d'une manière précise ce que l'on entend par blocus effectif et par contrebande de guerre, et surtout qu'on interdise aux neutres de fournir de la contrebande aux belligérants. *Id.*, *ibid.*, p. 84.

les États-Unis tant que les pays civilisés se refuseraient à sanctionner le principe de l'inviolabilité de la propriété privée sur mer. » (1) M. Gessner retrace le mouvement de l'opinion publique en faveur de ce principe; et indique sommairement, en les réfutant, les objections qu'il a soulevées (2).

Ce ne sont pas les razzias contre la propriété privée, mais les batailles et les blocus qui décident du sort des guerres maritimes. Même en admettant que la capture des équipages soit absolument nécessaire, pourquoi ne pas se contenter d'une séquestration provisoire, pourquoi confisquer le navire privé ennemi et sa cargaison? Quelques publicistes modernes ont commis l'imprudence de dire que dans la guerre continentale, la propriété privée n'est point tenue pour inviolable, et, qu'ainsi, il n'y a pas lieu de parler d'une rigueur spéciale de la guerre maritime; c'est une imprudence, car la pratique de la guerre continentale condamne celle de la guerre maritime. Mais, si la propriété privée ennemie sur mer doit être inviolable, les nécessités de la guerre exigent qu'on admette à l'encontre de cette propriété une sorte de droit de préemption (3).

472. — Dans son opuscule *Zur Reform de KriegsSeerechts* publié à Berlin en 1875 et inséré, avec quelques coupures, dans la *Revue de droit international*, M. Gessner exprime son étonnement de ce que « depuis le Congrès de Paris, il n'ait été fait par voie de convention entre les grandes puissances, aucun pas nouveau vers la réforme du droit maritime (4). » C'est sur l'Angleterre que doit peser la responsabilité du temps d'arrêt subi depuis 1856. Cette puissance ne semble pas disposée pour le moment à reconnaître le principe de l'inviolabilité de la propriété privée ennemie sur mer. Mais « des hommes d'État et des écrivains éminents avaient en vain réclamé depuis plus de cent ans l'abolition de la course, lorsque, en 1856, à un moment où personne ne croyait l'événement aussi prochain, elle s'offrit d'elle-même, comme un fruit mûr, au monde civilisé. Les géné-

(1) Gessner, *Le droit des neutres sur mer*, 2e éd., 1876, p. 433-34.
(2) Gessner, p. 9-13; p. 434-443.
(3) *Id.*, *ibid.*, *op. cit.*, p. 437; p. 438.
(4) Gessner, *Zur Reform des KriegsSeerechts*, Berlin, 1875, p. 12; Cf. R. D. I., 1875, p. 238.

reuses initiatives de la Prusse et de l'Allemagne en 1870 en ce qui concerne la propriété privée sur mer, de la Russie en 1874 pour la réforme de la guerre terrestre, nous garantissent que la conscience juridique des peuples civilisés depuis longtemps révoltée contre ces restes d'une époque de rapine et de piraterie conservés dans la guerre maritime, recevra satisfaction à une époque qui ne sera pas trop éloignée (1). »

473. — Dans une série d'articles publiés par la *Gazette d'Ausbourg* et dans la *Gazette de l'Allemagne du Nord*, et réunis ensuite sous ce titre *Kriegführende und neutrale Machte, ein Beitrag zur Reform des internationalen Rechts in Kriegszeiten*, le même auteur a encore plaidé en faveur de la reconnaissance du principe de l'inviolabilité de la propriété privée sur mer, et de quelques autres principes qui ont plus directement trait à la matière du droit des neutres sur mer. Parmi ces articles détachés, on peut signaler surtout celui qui est intitulé *Das Beuterecht im Land und Seekriege*. Après avoir remarqué que dans le domaine du droit de la guerre l'initiative des réformes a été prise bien des fois par des hommes d'État et par des capitaines, à des moments où les hommes de science restaient encore pour la plupart fidèles aux vieilles traditions et qu'ainsi aux États-Unis où les hommes d'État ont dès longtemps poussé à la réforme du droit maritime de la guerre, les jurisconsultes s'y sont montrés hostiles, M. Gessner retrace brièvement le progrès historique, la décadence du droit de butin et sa disparition même de la guerre continentale. Seule, la guerre maritime a conservé ses anciennes allures (2). L'Institut de droit international a proclamé le grand principe du respect de la propriété privée sur mer. Il s'agit maintenant de savoir quelles limitations il est nécessaire d'apporter au principe en vue des exigences impérieuses de la guerre. On devra prendre en considération les règles suivies dans la guerre continentale quant à l'emploi des chemins de fer et autres moyens de transport. Peut-être aussi le droit de préemption pourra-t-il trouver place dans la réglementation du

(1) *Id.*, *ibid.*, p. 52. Cf. R. D. I., 1875, p. 255.

(2) Gessner, *Kriegführende und neutrale Machte*, Berlin, 1877, p. 75-88.

droit de prise maritime. En tous cas, on tiendra compte des nécessités de la guerre, mais on saura distinguer entre les nécessités sérieuses et les nécessités imaginaires, et renverser sans scrupule les derniers retranchements derrière lesquels le système du pillage fait en vue du lucre cherchera encore çà et là à se dérober. »

L'accord des puissances continentales et de l'Angleterre n'est plus qu'une question de temps. « Ce pays des grands hommes d'État et de la liberté politique a déjà souvent, après de longs et opiniâtres combats, mis au-dessus des suggestions d'un étroit égoïsme national les principes du christianisme et les exigences de la civilisation. » Il serait oiseux de discuter la question de savoir si les hommes d'État anglais, dans une nouvelle guerre maritime, suivraient une fois de plus l'ancienne pratique. La solution de cette question dépendra, entre autres choses, du point de savoir si l'Angleterre a un allié et quel il sera : elle pourrait acquiescer, si les circonstances s'y prêtent, au vœu d'un allié. Il ne saurait être douteux pour quiconque a suivi attentivement la marche de la question, que la prochaine guerre maritime à laquelle l'Angleterre participera sera dans tous les cas la dernière dans laquelle le vieux droit de prise sera appliqué (1).

474. — En 1878, M. Gessner est revenu sur la question de la réforme du droit maritime international dans un article publié dans la *Revue de droit international* sous ce titre : *Les grandes puissances et la réforme du droit international maritime*. Bien que la question semble actuellement languir, il ne faut pas croire que la réforme soit indéfiniment ajournée ; l'introduction successive de conseils de prises internationaux n'est même pas impossible. « Nous ne voulons pas affirmer que la question soit mûre en ce moment en Angleterre ; mais un fait est certain aujourd'hui : des intérêts idéalistes et réalistes s'y agitent à la fois vers un but commun, et l'on peut légitimement espérer que le gouvernement saura faire les concessions requises, dès que la question

(1) *Id.*, *ibid.*, p. 88-89 ; p. 92-94. — Dans l'article intitulé *Grossbritannien als kriegführende und als neutrale Macht*, *op. cit.*, p. 1-19, M. Gessner réfute le projet de réforme de M. Lorimer. Cf. *ibid.*, p. 20-37.

sera de nouveau mise à l'ordre du jour de la politique internationale (1). » — Enfin, dans l'article de la même *Revue* intitulé *Des tribunaux de prises et de leur réforme*, M. Gessner a tout récemment émis l'idée que la constitution d'un tribunal d'appel international serait pour le moment suffisante et seule praticable. Il n'approuve pas le projet de M. Bulmerincq de former dès le début de chaque guerre deux cours de prises internationales, l'une de première, l'autre de seconde instance, dont la compétence s'étendrait à la fois sur les ressortissants des États neutres et sur les sujets des États belligérants (2).

475. — Dès 1866, M. Bluntschli s'est prononcé en faveur du respect de la propriété privée dans la guerre maritime. Il a formulé son opinion notamment dans son *Moderne Volkerrecht der civilisirten Staten* dont la première édition date de 1868, et l'a développée dans son *Beuterecht* publié en 1878. Dans l'introduction du *Droit international codifié*, M. Bluntschli constate qu' « on voit aujourd'hui dans la guerre la lutte de deux États, de deux puissances politiques ; ce n'est nullement une lutte entre les citoyens d'un État et ceux de l'autre. Cette distinction, faite en premier lieu par les hommes de science et prise plus tard en considération dans la pratique, entraîne une foule de conséquences importantes. Chaque individu se trouve dans une double position ; d'un côté, il a une vie indépendante, c'est une personne privée : comme tel, il a un grand nombre de droits quant à sa personne, quant à sa famille, et quant à sa fortune : il a des droits privés. Comme la guerre ne se fait pas entre les simples citoyens, elle n'a pas pour conséquence l'extinction des droits privés, et ces derniers ne peuvent jamais dépendre du bon plaisir de l'ennemi. D'un autre côté, chaque individu est citoyen d'un État ; en cette qualité, il est intéressé à la lutte que soutient son pays. Le sort de sa patrie ne saurait lui être indifférent. Il prend sa part des succès ou des revers de l'État auquel il appartient. Son devoir comme citoyen est de donner ses biens et sa vie pour la patrie en danger. Sur le terrain du droit public, tous les

(1) R. D. I., 1878, p. 489-500 ; p. 500.

(2) R. D. I., 1881, p. 260-67 ; p. 267. Cf. Gessner, *Kriegführende und neutrale Machte*, p. 52-58, *Internationale Prisenhofe*.

citoyens sont soumis à de nombreuses prestations envers l'État (1). » De cette conception découle le respect de la propriété privée ennemie. Nous ne saurions insister davantage sur les différentes propositions formulées dans le *Droit des gens codifié* : elles sont familières à tous ceux qui s'occupent de droit international ; nous tenions seulement à rappeler le principe auquel M. Bluntschli rattache le respect de la propriété privée sur terre comme sur mer (2).

476. — L'ouvrage intitulé *Das Beuterecht im Krieg und das Seebeuterecht insbesondere* s'ouvre par des considérations générales sur la nature et l'objet du droit des gens, spécialement dans la guerre. « La guerre apparaît toujours à la conscience juridique moderne comme une ressource indispensable dans certaines extrémités. Seulement, à la différence de ce qui existait autrefois, les peuples civilisés sont aujourd'hui d'accord pour vouloir diminuer autant que possible les maux et les dangers de la guerre. On rejette unanimement l'abominable maxime : contre l'ennemi tout est permis. On reconnaît sans réserve que la déclaration de guerre ne rompt pas l'ordre juridique de l'humanité, et que les belligérants sont tenus de respecter les limites que leur trace le droit des gens. On veut que les armées s'abstiennent de toute violence non justifiée par les nécessités de la guerre, que l'on épargne les individus inoffensifs, et que l'on respecte le droit privé, ainsi que les mœurs et les croyances de la population du territoire occupé. Il n'en a pas toujours été ainsi. La reconnaissance des droits naturels de l'homme est un progrès moderne. Les nations civilisées ont aujourd'hui conscience que l'humanité constitue une communauté, non-seulement naturelle et morale, mais *juridique*, à laquelle aucun peuple, aucun État ne peut se soustraire. Cette communauté subsiste malgré l'état de guerre, et son existence oblige les armées belligérantes à respecter le droit naturel de l'homme jusque dans la personne de l'ennemi. Telle est la base sur laquelle repose le droit des gens mo-

(1) Bluntschli, *Mod. Volk.*, 3e éd., Nordling., 1878, p. 35-38 ; trad. Lardy, 2e éd., 1874, p. 33. *Ibid.*, p. 42 ; trad. Lardy, p. 39.

(2) *Id.*, *ibid.*, p. 42, trad. Lardy, p. 39 ; p. 45, trad. Lardy, p. 42 ; art. 666, p. 376-77, trad. Lardy, p. 375 ; art. 670, note 4, p. 379, trad. Lardy, p. 377 ; art. 671, note un., p. 379.

derne, et en raison de laquelle les lois actuelles de la guerre ont un caractère humain (1). »

477. — La propriété privée sur terre est aujourd'hui respectée, ainsi que l'attestent les articles 38. 39. 40. 42 du projet de Déclaration internationale sur les lois et coutumes de la guerre arrêté à Bruxelles en 1874. Mais, tandis que sur terre le butin et le pillage sont interdits comme des procédés barbares, des puissances maritimes, et des plus civilisées, continuent à les regarder comme licites sur mer. « La contradiction morale et juridique qui existe entre ces deux manières de voir et de procéder, est trop flagrante pour pouvoir subsister indéfiniment. Ou bien ce principe reconnu juste, nécessaire et salutaire dans un certain ordre de faits, arrivera, par le progrès de la civilisation, à triompher partout, ou bien, si la barbarie se maintient dans la guerre maritime, elle finira par l'emporter de nouveau dans la guerre sur terre, et nous ramènera à toute la rudesse des temps primitifs. Cette dernière alternative est impossible, parce qu'elle est en opposition avec la loi du progrès qui gouverne l'humanité. Reste donc seulement à hâter la réalisation de la première. C'est à quoi le présent travail a pour objet de contribuer (2). »

478. — Le *Beuterecht* comprend deux parties. Dans une première partie, l'auteur esquisse à grands traits le développement du droit de la guerre. L'histoire nous montre l'homme s'élevant par degrés d'un état où les biens et les individus sont exposés aux violences les plus effrénées, jusqu'au respect de la liberté individuelle et de la propriété privée : ne sommes-nous pas autorisés à conclure que la dernière étape, la conséquence nécessaire de ce mouvement civilisateur, doit être la suppression du droit de butin sur mer (3)?

(1) Bluntschli, *Beuterecht*, Nordling., 1878, p. 2-4; Cf. trad. libre par M. Rolin-Jaequemyns, R. D. I., 1877, p. 509 : nous suivons en général cette traduction. — Dans le passage cité, p. 3, M. Bluntchli dit qu'on distingue aujourd'hui plus nettement que les Romains, qui ont les premiers mis en relief la distinction du droit public et du droit privé, le droit de l'État et le droit des particuliers, et qu'on a constamment présente à la pensée l'idée que la guerre est une lutte entre des États, non une lutte avec les particuliers.

(2) Bluntschli, *Beut.*, p. 9-10; Cf. R. D. I., 1877, p. 512-513.

(3) Nous n'avons pas à insister sur cet exposé historique (*op. cit.*, p. 11-99) : nous en avons mis à profit les principaux résultats, et sur-

Dans une seconde partie, intitulée *Motifs pour et contre la réforme du droit maritime*, M. Bluntschli prend successivement à partie Albericus Gentilis, Grotius, Puffendorf, Justin Gentil, Chrétien Wolff, Vattel, Jean-Jacques Moser, F. G. de Martens, L. Klüber, Kent, tous représentants de la théorie ancienne (1). Il mentionne ensuite les opinions des écrivains modernes favorables à la réforme, Mably, Wheaton, Heffter, Bluntschli, Cauchy, Gessner, Calvo et quelques autres (2). Après eux, viennent les défenseurs modernes du droit de prise maritime : Ortolan, Hautefeuille, Phillimore, Wildman, Travers Twiss, Lorimer.

479. — Tout en réfutant l'opinion plus ingénieuse que pratique de M. Lorimer, M. Bluntschli s'attache spécialement à l'opinion de M. Ortolan, « qui est généralement considéré comme le meilleur défenseur du droit traditionnel de prise maritime. » M. Ortolan, remarque-t-il, a entièrement renoncé à l'ancienne règle que contre l'ennemi tout est permis, et il ne songe pas à soutenir un véritable droit de pillage. Il rejette complétement l'appropriation de la propriété privée ennemie par esprit de lucre. Le terrain sur lequel il se place est celui de la politique et du droit public, et par là même il limite déjà en principe le droit de prise (3). Il n'y a sur mer aucun autre moyen de nuire à l'ennemi, que de capturer ses vaisseaux marchands. Ceux-ci, d'ailleurs, peuvent être considérés comme une annexe de la marine militaire. Telle est,

tout ce qui est spécial à la guerre maritime. Nous rappelons seulement ici qu'à propos du refus des États-Unis d'accéder à la Déclaration de Paris, M. Bluntschli émet l'idée fort importante et singulièrement négligée que « suppression de la course ne signifie pas renonciation au service volontaire des citoyens d'un pays dans la guerre maritime : » une nation maritime peut parfaitemement renforcer sa flotte en y ajoutant des vaisseaux qui avaient jusque-là servi au commerce. Nous avons cité ce passage (n° 115). Cf. *Beut.*, p. 87-88 ; R. D. I., 1877, p. 552. — Cet exposé historique est une histoire magistrale du droit de butin à travers l'antiquité orientale, grecque, romaine, le moyen-âge, les temps modernes.

(1) Bluntschli, *op. cit.*, p. 99-131 ; R. D. I., 1878, p. 60-70.

(2) *Id.*, *ibid.*, p. 131-143. On s'étonnera peut-être de voir figurer Wheaton parmi les écrivains modernes favorables à la réforme: c'est parce qu'il a « exprimé avec conviction, bien que souvent encore avec inconséquence, la pensée juridique moderne. » Heffter développe plus résolûment que Wheaton les principes humains du droit des gens moderne.

(3) Bluntschli, *Beut.*, p. 143-44 ; R. D. I., 1878, p. 75.

en somme, l'argumentation de M. Ortolan. — M. Bluntschli fait observer que, « comme moyen de guerre, les marchandises autres que la contrebande de guerre, ne sont d'aucun usage. Leur capture ne se justifie donc pas par la raison de guerre. Ainsi, même en partant de l'idée d'Ortolan, la *confiscation* de la cargaison doit être rejetée. » Il y a plus. « Les vaisseaux de commerce eux-mêmes n'ont pas toujours une importance militaire : il est tout à fait exceptionnel qu'on puisse les employer comme vaisseaux de combat, et il n'est nullement de règle qu'on puisse s'en servir pour transporter les troupes et les munitions. Mais, alors même que les vaisseaux marchands pourraient toujours servir aux transports militaires, il n'en résulterait pas le droit de les *capturer* et de les *confisquer*, mais seulement de les traiter comme on traite les locomotives et les voitures de chemin de fer appartenant à des compagnies privées, c'est-à-dire de les saisir, avec obligation de les restituer après la fin de la guerre et d'indemniser les propriétaires (1). »

Enfin, M. Bluntschli résume les travaux de l'Institut de droit international (2).

480. — Dans son *Étude sur le Congrès de Berlin et sa portée au point de vue du droit international*, M. Bluntschli remarque que ce Congrès n'a rien fait pour la réforme du droit maritime. » Grande a dû être, après la clôture du Congrès de Berlin, la déception de ceux qui avaient espéré qu'il amènerait d'importants résultats pour le développement des principes du droit international. La question qui s'impose de la réforme du droit maritime en temps de guerre, n'avait pas même été abordée. On savait que l'Angleterre n'avait cessé de voir dans l'application de principes barbares au sujet de la propriété privée ennemie (navires et marchandises) un héritage précieux en même temps qu'une condition de sa puissance et de sa grandeur, et on n'avait pas voulu introduire dans les débats un nouvel élément de discorde, quand il existait déjà tant de causes de dissentiment. Le projet de Déclaration de la Conférence de Bruxelles de 1874, concernant les lois et les coutumes de la

(1) *Id., ibid.*, p. 147-48 ; R. D. I., 1878, p. 77.

(2) *Id., ibid.*, p. 156-165. V. la *Conclusion* de cette remarquable et précieuse étude, p. 166-68 ; R. D. I., 1878, p. 81-82.

Dans une seconde partie, intitulée [illegible] *la réforme du droit maritime*, M. [illegible] sivement à partie Albericus Ge[illegible] Justin Gentil, Chrétien Wolff. [illegible] F. G. de Martens, L. Klüber [illegible] théorie ancienne (1). Il m[illegible] écrivains modernes fav[illegible] ton, Heffter, Blunt[illegible] quelques autres (2[illegible] modernes du dro[illegible] Phillimore, Wi[illegible]

479. — T[illegible] pratique d[illegible] à l'opini[illegible] comm[illegible] mar[illegible] à [illegible]

[illegible] *li mo-* [illegible] *nature* [illegible] *es opéra-* [illegible] *é que plus* [illegible] *e pour cette* [illegible] avaient fait [illegible] *a* guerre mari-

[illegible] sa belle lettre à [illegible] uveau affirmé l'exis- [illegible] *a* guerre, approuvé par la [illegible] les peuples civilisés. Nous ne [illegible] ce document non moins *historique* que [illegible] Moltke à laquelle il sert de réponse, car il [illegible] essentiellement de la guerre continentale ; nous [illegible] qu'y relever cette grande pensée, vraie pour la [illegible] maritime, comme pour la guerre continentale : « Le [illegible] consulte, convaincu que le droit est un rempart pour [illegible], et en particulier pour les faibles contre les forts, ne [illegible] rait s'affranchir du devoir d'assurer aux particuliers les [illegible] ranties légales indispensables (2). »

482. — Le travail le plus récent et le plus considérable sur le *Droit des prises maritimes*, est le savant rapport de M. Bulmerincq à l'Institut de Droit international. Ce rapport est un véritable monument, qui comprend l'ensemble du droit matériel et du droit formel des prises. Il se divise en trois parties. La première est consacrée au *Droit existant* ; elle contient l'exposé du droit matériel et formel des prises de l'Angleterre, du Danemark, de la Suède, de la Norwége, de la Prusse et de l'Allemagne, de l'Autriche, de la France, de l'Espagne, du Portugal, de l'Italie, de la Russie et des États-Unis de l'Amérique du Nord. La seconde partie a pour titre : *Théorie du droit des prises*. Cette seconde partie est la préparation de la troisième, dans laquelle l'auteur dé-

(1) R. D. I., 1879, p. 411.

(2) Lettre de M. Bluntschli à M. de Moltke, Noël 1880, R. D. I., 1881, p. 82. — A propos des travaux écrits en Allemagne sur le droit de la guerre maritime, signalons le rapport présenté par M. Birkbeck, sur *La saisie de la propriété privée en mer*, à la 7e conférence annuelle de l'Association pour la réforme et la codification du droit des gens, tenue à Francfort-sur-Mein, du 20 au 24 Août 1878.

possibilité d'arriver à la double réforme du
es et des tribunaux de prises avec leur procé-
de l'organisation des tribunaux de prises
de leur réforme (les partisans et les ad-
jets de réforme ; la proposition de
scussions de l'Institut de droit inter-
nen de la proposition de réforme de
du rapporteur); de la compétence
de l'égalité des nationaux, des
eutres devant le tribunal de prises ; du
par les tribunaux de prises ; de la procédure
es tribunaux (les trois phases de la procédure ; les
ujets et les cas de la saisie ; le procès en réclamation et la réforme). La troisième partie est consacrée « à l'examen des dispositions positives existantes et à leur utilisation pour un projet international. » De là son titre : *Les droits nationaux et un projet de règlement international des prises maritimes.*

483. — Ainsi, voici quelle est l'économie de ce grand travail : le droit des prises exposé dans la première partie ne saurait être la seule base d'un droit vraiment international des prises commun à tous les États maritimes ; d'où la nécessité de faire concorder et d'accommoder ensemble, en les complétant et en les corrigeant au besoin, les différentes dispositions positives du droit des prises actuel, soin auquel est consacrée la troisième partie, mais qui amenait l'auteur à fixer la théorie véritable dans une deuxième partie.

On sait que, comme résumé et conclusion de ce travail, M. Bulmerincq a présenté à l'Institut un projet de règlement du droit des prises. Nous avons d'autant moins à insister ici sur le grand ouvrage de M. Bulmerincq et sur le projet qui en est le résultat, que nous ne nous occupons point de l'ensemble du droit matériel et du droit formel des prises, mais uniquement du sort de la propriété privée ennemie ; à ce point de vue spécial, il nous suffit de constater que nous sommes en pleine communion d'idées avec l'éminent rapporteur, tant à l'égard du principe même de l'inviolabilité, qu'en ce qui concerne l'organisation de tribunaux de prises internationaux et la réforme de la procédure : la réforme des tribunaux de prises et celle de leur procédure nous

guerre sur terre n'avait pas été non plus ni confirmé ni modifié. Certes, la guerre turco-russe n'avait pas été de nature à rendre moins désirable une conduite humaine des opérations militaires, mais l'expérience avait démontré que plus d'une nation européenne n'était pas encore mûre pour cette réforme, et de plus, les considérations qui avaient fait renoncer à une réglementation du droit de la guerre maritime s'appliquaient également ici (1). »

481. — Plus récemment encore, dans sa belle lettre à M. de Moltke, l'illustre publiciste a de nouveau affirmé l'existence d'un droit international de la guerre, approuvé par la conscience juridique de tous les peuples civilisés. Nous ne saurions insister sur ce document non moins *historique* que la lettre de M. de Moltke à laquelle il sert de réponse, car il y est traité essentiellement de la guerre continentale ; nous ne ferons qu'y relever cette grande pensée, vraie pour la guerre maritime, comme pour la guerre continentale : « Le jurisconsulte, convaincu que le droit est un rempart pour tous, et en particulier pour les faibles contre les forts, ne saurait s'affranchir du devoir d'assurer aux particuliers les garanties légales indispensables (2). »

482. — Le travail le plus récent et le plus considérable sur le *Droit des prises maritimes*, est le savant rapport de M. Bulmerincq à l'Institut de Droit international. Ce rapport est un véritable monument, qui comprend l'ensemble du droit matériel et du droit formel des prises. Il se divise en trois parties. La première est consacrée au *Droit existant* ; elle contient l'exposé du droit matériel et formel des prises de l'Angleterre, du Danemark, de la Suède, de la Norwége, de la Prusse et de l'Allemagne, de l'Autriche, de la France, de l'Espagne, du Portugal, de l'Italie, de la Russie et des États-Unis de l'Amérique du Nord. La seconde partie a pour titre : *Théorie du droit des prises*. Cette seconde partie est la préparation de la troisième, dans laquelle l'auteur dé-

(1) R. D. I., 1879, p. 411.

(2) Lettre de M. Bluntschli à M. de Moltke, Noël 1880, R. D. I., 1881, p. 82. — A propos des travaux écrits en Allemagne sur le droit de la guerre maritime, signalons le rapport présenté par M. Birkbeck, sur *La saisie de la propriété privée en mer*, à la 7e conférence annuelle de l'Association pour la réforme et la codification du droit des gens, tenue à Francfort-sur-Mein, du 20 au 24 Août 1878.

montre la possibilité d'arriver à la double réforme du droit des prises et des tribunaux de prises avec leur procédure ; elle traite de l'organisation des tribunaux de prises jusqu'à présent et de leur réforme (les partisans et les adversaires ; les projets de réforme ; la proposition de M. Westlake et les discussions de l'Institut de droit international à ce sujet ; examen de la proposition de réforme de M. Westlake ; proposition du rapporteur); de la compétence des tribunaux de prises; de l'égalité des nationaux, des belligérants et des neutres devant le tribunal de prises; du droit appliqué par les tribunaux de prises ; de la procédure devant ces tribunaux (les trois phases de la procédure ; les objets et les cas de la saisie ; le procès en réclamation et la réforme). La troisième partie est consacrée « à l'examen des dispositions positives existantes et à leur utilisation pour un projet international. » De là son titre : *Les droits nationaux et un projet de règlement international des prises maritimes.*

483. — Ainsi, voici quelle est l'économie de ce grand travail : le droit des prises exposé dans la première partie ne saurait être la seule base d'un droit vraiment international des prises commun à tous les États maritimes ; d'où la nécessité de faire concorder et d'accommoder ensemble, en les complétant et en les corrigeant au besoin, les différentes dispositions positives du droit des prises actuel, soin auquel est consacrée la troisième partie, mais qui amenait l'auteur à fixer la théorie véritable dans une deuxième partie.

On sait que, comme résumé et conclusion de ce travail, M. Bulmerincq a présenté à l'Institut un projet de règlement du droit des prises. Nous avons d'autant moins à insister ici sur le grand ouvrage de M. Bulmerincq et sur le projet qui en est le résultat, que nous ne nous occupons point de l'ensemble du droit matériel et du droit formel des prises, mais uniquement du sort de la propriété privée ennemie ; à ce point de vue spécial, il nous suffit de constater que nous sommes en pleine communion d'idées avec l'éminent rapporteur, tant à l'égard du principe même de l'inviolabilité, qu'en ce qui concerne l'organisation de tribunaux de prises internationaux et la réforme de la procédure : la réforme des tribunaux de prises et celle de leur procédure nous

paraissent indispensables, non moins pour assurer l'application sérieuse du principe de l'inviolabilité de la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi, que pour garantir aux neutres une justice impartiale.

484. — Les auteurs danois sont en général favorables à la réforme du droit de la guerre maritime (1).

Les auteurs anglo-américains sont presque tous les adversaires résolus du principe nouveau. Cependant depuis peu la division s'est mise dans leurs rangs. Avant de signaler l'opinion de ces quelques dissidents qui tiennent pour le respect de la propriété privée à la mer, nous avons à parler d'un publiciste de la République Argentine, bien connu, M. Calvo.

485. — Dans son *Droit international théorique et pratique*, M. Calvo se prononce nettement contre la capture. Pourquoi n'applique-t-on pas les mêmes principes dans les guerres terrestres et dans les guerres maritimes ? Pourquoi prendre et confisquer dans les unes ce qu'on respecte dans les autres ? On peut expliquer jusqu'à un certain point ce qui existe ; mais tout ce qu'on allègue en faveur de la capture ne saurait justifier un usage contraire à l'humanité et à la justice (2). Et l'éminent publiciste fait l'historique des efforts tentés pour l'abolition des prises maritimes, et de ceux qui n'avaient en vue que l'abolition de la course. L'étude des faits contemporains les plus récents conduit M. Calvo à affirmer que « l'inviolabilité de la propriété privée, si elle n'est pas susceptible d'une application immédiate et universelle, constitue en tout cas, un principe immuable auquel le développement des idées modernes imprime une impulsion remarquable, et dont on peut dès à présent proclamer l'adoption par le droit international. » « Après les témoignages éclatants donnés par la France en faveur du principe, dit-il encore, après son adoption pratique par l'Autriche, la Prusse, les États-Unis et l'Italie,

(1) M. Bulmerincq, *op. cit.*, R. D. I., 1879, p. 209, donne un aperçu de la littérature danoise. A côté de Hübner, Tetens, Jacobsen, M. Bulmerincq cite les noms de Schmidt Phiseldeck, Hennings, Schlegel, Bornemann père et fils, Holm, Thomsen et Goos. C'est surtout au point de vue du droit des neutres sur mer que les publicistes danois ont rendu à la science des services qu'on ne saurait trop apprécier.

(2) Calvo, *Droit int.*, 3e éd., III, 1880, p. 247-248, § 1983.

après la résolution prise par la Diète fédérale de l'Allemagne du Nord, après l'expérience acquise par l'Angleterre dans la dernière guerre civile aux États-Unis, nous n'hésitons pas à regarder l'importante doctrine de l'inviolabilité absolue de la propriété privée sur mer comme une nouvelle conquête obtenue sur le terrain des idées libérales, et appelée à constituer dans l'avenir un principe de droit international respecté par toutes les nations civilisées (1). »

486. — Dans son *Étude sur les trois Règles de Washington*, M. Calvo a exprimé l'idée qu'il faut, pour couper court aux difficultés qui s'élèvent en temps de guerre maritime, faire entrer dans la pratique unanime et définitive des nations l'abolition de la course et l'interdiction du commerce de la contrebande de guerre, mais en complétant ces mesures par l'adoption d'un principe qui en est le fondement en même temps que la garantie, le principe de l'inviolabilité de la propriété privée sur mer (2).

487. — Parmi les rares publicistes anglo-américains qui tiennent pour le respect de la propriété privée sur mer, on peut citer, avec M. Dudley Field et M. Woolsey, le Dr Lieber, le célèbre auteur des *Instructions pour la conduite des armées en campagne* : bien que né à Berlin, il a passé la plus grande partie de sa vie aux États-Unis, y a occupé longtemps une position officielle, celle de professeur d'abord d'histoire, puis de droit constitutionnel et de droit des gens au *Columbia College* de New-York, enfin y a exercé une influence considérable. Il exprime ainsi, dans ses *Réflexions et projets à propos de ventes d'armes faites par le gouvernement américain durant la guerre franco-allemande*, ses convictions favorables à l'inviolabilité. « Ce serait un bonheur pour notre race, si non-seulement toute espèce de course pouvait à jamais être abolie, comme on s'en est abstenu déjà honorablement durant la guerre de Crimée, mais si la propriété privée des belligérants était reconnue et respectée sur les mers comme elle l'est sur terre. Combien de temps nous faudra-t-il attendre la réalisation de ce vœu ! Dans le principe, la mer dépouille de son caractère toute propriété, même pendant la paix ; tout

(1) *Id., ibid.*, III, p. 306, § 2095 ; p. 316, § 2108.
(2) R. D. I., 1874, p. 533 ; p. 539-40.

au plus un accord spécial avec des États déterminés avait-il pour effet de protéger la propriété dans une certaine mesure. Telle était encore en général la situation à l'époque de Thucydide. Plus tard, la propriété commence à être respectée même sur mer pendant la paix. Aujourd'hui, nous demandons qu'elle soit protégée même pendant la guerre. La reconnaissance de la propriété sur mer suit toujours à de longs intervalles, à des siècles de distance, sa reconnaissance sur terre (1). »

488. — M. Dudley Field, dans ses *Outlines of an international Code*, distingue les ennemis actifs des ennemis passifs, et déclare ceux-ci inviolables (2). Il admet la doctrine moderne d'après laquelle la guerre est une relation d'État à État, non d'individu à individu, et propose l'adoption du principe de l'inviolabilité de la propriété privée sur mer comme sur terre. L'art 846 est ainsi conçu : « Private property, whether tangible or intangible, on land or at sea, and belonging to an enemy or a neutral, cannot be in any manner taken or violated, under pretext of war, except in the cases and to the extent allowed in the provisions of this Book (3). »

En proposant de reconnaître l'inviolabilité de la propriété privée sur mer, M. Field avoue qu'il propose un grand changement aux règles actuelles. Le principe de l'inviolabilité de la propriété privée sur terre peut être considéré comme pleinement admis aujourd'hui, malgré ses détracteurs anciens et modernes. La question est de savoir s'il ne faut pas aussi étendre aux guerres maritimes ce principe du respect de la propriété privée. La maxime de Sir John Nicholl, que « there could be no such thing as war for arms and a peace for commerce », et l'allégation de Sir Travers Twiss, que « because private war is inconsistent with public peace, it follows that public war is equally inconsistent with private peace », ne sont guère que des

(1) R. D. I., 1872, p. 467-68.

(2) Dudley Field, *Outlines of an int. Code*, 2e éd., New-York et Londres, 1876, p. 492, art. 645-47.

(3) *Id.*, *ibid.*, p. 539. — Ces exceptions sont : 1. Contraband ; 2. Property forfeited by the offences of the owner ; and, 3. Property taken under military necessity.

jeux de mots, ou plutôt des maximes qui appartiennent à l'époque où tous les membres des États belligérants étaient respectivement ennemis ; où Vattel peut se demander si les femmes et les enfants doivent être comptés au nombre des ennemis et répondre affirmativement ; où Kent lui-même peut déclarer que toute réunion de citoyens des États belligérants en dehors d'un combat à mort, est illicite. Aujourd'hui, les peuples civilisés reconnaissent que les États belligérants seuls, à l'exclusion de leurs membres non-combattants, sont ennemis, et l'histoire des dernières grandes guerres a démontré que la paix commerciale et la lutte militaire peuvent coexister. La guerre privée étant devenue illicite, la paix privée doit être assurée autant que possible.

Pour fonder la doctrine de l'inviolabilité, il suffit, au point de vue théorique, de dire que la guerre est une relation d'État à État. Il y a plus : sur terre, des atteintes à la propriété privée sont les incidents nécessaires des hostilités ; sur mer, la capture de la propriété n'est nullement liée aux hostilités (1). Mais il ne suffit pas de se placer au point de vue théorique : il faut prendre en considération les intérêts pratiques engagés dans la question. Peut-on respecter la propriété privée sur mer, sans énerver les moyens de guerre et sans leur ôter l'efficacité nécessaire pour arriver au but poursuivi ? M. Field répond affirmativement : les inconvénients du droit de prise, par suite des pertes incalculables qu'il inflige aux États menacés de guerre, rien que par la terreur qu'il jette dans le monde commercial, dépassent de beaucoup ses avantages, qui consistent à exercer une pression indirecte sur l'État ennemi (2).

489. — M. Woolsey, dans son *Introduction to the study of international Law*, ouvrage bien connu et de grande autorité, déclare tout d'abord que la guerre, tout en étant nécessaire, est un état anormal et une sorte de barbarisme (*war, like barbarism, must be regarded a departure from the natural oder of the things*) (3) ; il répudie l'idée d'après

(1) D. Field, *op. cit.*, p. 526-529.
(2) *Id.*, *ibid.*, p. 529-530.
(3) Woolsey, *Introd. to the study of int. Law*, 5e éd., Londres, 1879 (la 1re éd. est de 1860), § 114, p. 182.

laquelle la guerre est une relation d'individu à individu (1). Puis, il caractérise ainsi le contraste qui existe entre la guerre maritime et la guerre continentale, au point de vue du traitement de la propriété privée. « *Enemies' property on land is to a certain extent protected ; on the sea, owing to the jealous feelings of commercial rivalship, hardened in to system by admiratly courts, has been extensively regarded as lawfully prey.* »

Il faut cependant reconnaître, ajoute l'éminent publiciste, qu'il y a quelque apparence de raison à cette opposition que présente la pratique de l'une et l'autre guerre. On peut dire en premier lieu que le maintien des relations maritimes de l'ennemi avec l'étranger accroît plus directement ses moyens de soutenir et de prolonger la lutte. Cela est surtout vrai de l'importation des articles nécessaires à la conduite de la guerre. En second lieu, il y a, au point de vue de l'humanité, une grande différence entre la capture sur mer et la capture sur terre. Sur terre, la confiscation de la propriété privée réduirait des familles à la misère et causerait d'effroyables calamités. Même en admettant que le pillage ait entièrement disparu, la présence de l'armée d'invasion dans le pays, les frais qu'entraîne la guerre terrestre, les contributions et les réquisitions, la suspension de la vie industrielle, l'appel en masse des citoyens pour la défense de leur patrie, sont des maux qui dépassent de beaucoup ceux des guerres maritimes. La capture sur mer a lieu le plus souvent sans combat ; elle prive plutôt l'ennemi de son confort et des moyens d'échanger son superflu, que des choses nécessaires à la vie, elle frappe plus directement les classes qui ont de l'influence sur le gouvernement et les ressources du gouvernement lui-même, que l'ouvrier et le laboureur, qui ont un droit particulier à un traitement humain (2).

490.— Dans le courant du même ouvrage, M. Woolsey revient sur la capture, et cette fois-ci pour se prononcer catégoriquement contre elle. L'adoption presque universelle du principe de l'inviolabilité du pavillon neutre a réduit à de si faibles proportions la masse de la propriété privée ennemie

(1) *Id., ibid.*, § 123, p. 201.
(2) *Id., ibid.*, § 126, p. 208.

exposée aux entreprises des croiseurs, que l'industrie du pillage sur mer ne vaudra plus la peine qu'on l'exerce (1).

Quant à la course, M. Woolsey pense que le droit d'armer des corsaires est indiscutable ; mais il désapprouve la course à cause des abus qu'elle entraîne : le mobile des corsaires est le pillage ; le contrôle qu'on exerce sur eux est insignifiant, tandis qu'ils auraient besoin d'être soumis à la plus rigoureuse surveillance ; le mal est encore plus considérable quand les corsaires sont employés à la police des neutres. Bien qu'à la vérité la course soit est une arme précieuse pour les États faibles et pour ceux qui ne veulent pas entretenir une flotte militaire, M. Woolsey estime que la politique la plus sage pour les États-Unis est d'accéder le plus tôt possible à la Déclaration de Paris : puissance belligérante, les États-Unis auraient à souffrir des attaques des corsaires ennemis ; neutre, l'Union n'aurait pas le bénéfice de l'immunité du pavillon neutre. Les États-Unis savent ce que leur coûterait une guerre avec une grande puissance maritime : pendant la guerre de la Sécession, 715 vaisseaux, d'un tonnage de 480.882 tonnes, ont passé entre les mains des capitalistes anglais. D'autre part, en accédant aux *quatre articles*, les États-Unis seraient dans une plus forte position pour arriver à faire reconnaître l'inviolabilité de la propriété privée inoffensive. Cela une fois obtenu, que leur importerait de ne pouvoir armer de corsaires, et de n'avoir pas de grande flotte militaire ? Ils sont voués à la neutralité : or, maintenant, ils se privent des avantages de la neutralité, qui sont constants, en vue d'un avantage possible d'un caractère très-douteux (2).

491. — Nous ne pouvons guère citer que deux auteurs anglais qui soient partisans de l'inviolabilité de la propriété privée sur mer. Et encore, leur opinion est-elle fondée, non sur des principes et sur des considérations morales et juridiques, mais sur l'intérêt anglais bien entendu.

492. — En avril 1877, M. le comte d'Airlie a soutenu, dans la *Fortnightly Review*, l'inviolabilité de la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi, en se plaçant à ce point de vue. Dans l'article auquel nous faisons allusion et

(1) [illegible], § 147, p. 248.
(2) [illegible] § 127-28, p. 209. 215 ; § 190, p. 324, note 1.

qui est intitulé *Belligerent claims and neutral rights*, l'auteur s'occupe principalement et essentiellement de l'inviolabilité du pavillon neutre, et démontre que cette inviolabilité est non-seulement en harmonie avec les sentiments du monde civilisé, mais encore conforme aux intérêts permanents de la Grande-Bretagne, à cause de sa situation géographique et économique toute spéciale. « Our situation differs from that of the other great powers in this essential particular, that we depend far more that they upon our sea-borne trade. Now, suppose we were engaged in a long and obstinate war with a combination of maritime powers. It may happen that they found ourselves hard pressed to hold our own at sea. So long as we were able to prevent our ports from being blockaded, we would obtain such supplies of raw materials as we required in neutral vessels, and we may export the manufacturing articles in the same manner. But suppose the old law of maritime war were re-established, and that every neutral vessel were liable to be searched for goods belonging to a belligerent, our position may soon become a very precarious one (1)... »

493. — Après avoir lu ces raisons en faveur de l'inviolabilité du pavillon neutre, on pressent que M. d'Airlie, s'il est logique, est partisan de l'inviolabilité du pavillon ennemi. « It has often been said that we cannot remain at the point which we have now reached, that if we cannot go back we must go forward; and that we ought to endeavour to persuade to maritime powers to sanction the principle which was, I believe, first advocated by the United States, that merchant ships should be allowed to go free, whether belonging to a neutral or an enemy. I confess I think that a rule of this kind, so long as the right of blockade was maintained, would be for the advantage of this country. » Seulement, ajoute l'auteur, ici se présente une difficulté pratique qu'il n'est pas facile de surmonter. Comment l'observation d'une telle règle pourra-t-elle être assurée? Les neutres tiennent la main à l'observation des règles du droit de la guerre qui leur sont avantageuses : ils n'ont aucun intérêt au respect de la propriété privée des sujets belligérants :

(1) D'Airlie, *Belligerent claims and neutral rights, Fortnightly Review*, Vol. XXI, Nouvelle Série, janvier-juin 1877, p. 580-90 ; p. 589-90.

leur intérêt est plutôt en sens contraire. On peut bien convenir dans des traités de l'inviolabilité du pavillon ennemi : il y aura toujours à craindre qu'après avoir respecté ce principe au prix de bien des sacrifices, nous ne voyions tout à coup notre adversaire le violer sous des prétextes qu'il est facile de trouver pour se soustraire à l'exécution d'un engagement. Sous l'empire de cette crainte, M. d'Airlie s'en tient à la Déclaration de Paris, qu'il déclare fermement assise, et qui fait l'objet spécial de son étude : il n'en est pas moins vrai qu'on peut le compter au nombre des partisans de l'inviolabilité, en dépit des appréhensions qu'il conçoit sur l'application de ce principe (1).

494. — M. Hall, publiciste qui s'est fait connaître de la façon la plus avantageuse depuis quelques années, s'est demandé dans un article très-remarquable de la *Contemporary Review* d'octobre 1875, *On certain proposed changes in international law*, quelle attitude l'Angleterre a intérêt à prendre, en présence du mouvement qui tend à introduire dans le droit international maritime le double principe de l'immunité de la propriété privée ennemie et de l'obligation pour les États neutres de prohiber et d'empêcher l'exportation de la contrebande de guerre. Sur le premier point, qui seul nous intéresse ici, M. Hall pense que l'Angleterre aurait le droit de s'en tenir à la pratique actuelle, si elle la trouvait plus favorable à sa sûreté que le nouveau principe. Il s'agit uniquement à ses yeux de savoir quel est l'intérêt bien entendu de son pays. « After all, the policy of granting immunity of the private property of an enemy must be judged by its direct effects in war(2). » L'Angleterre peut-elle dédaigner les pertes que la capture infligerait à son commerce ? A-t-elle à gagner à l'abolition de la capture ? Les ennemis probables de la Grande-Bretagne ne sont pas plus vulnérables qu'elle ; peut-être le sont-ils moins. La capture a des avantages plus que douteux pour elle. Les États-Unis, par exemple, se suffisent à eux-mêmes ; ils s'en faut de beaucoup qu'il en soit de même pour l'Angleterre : elle est

(1) *Id.*, *ibid.*, p. 590.

(2) Hall, *On certain proposed changes in int. law*, *Contemporary Review*, Vol. XXVI, juin-nov. 1875, p. 735-757 ; p. 743. Cf. compte-rendu par M. Rolin-Jaequemyns, R. D. I., 1875, p. 697.

absolument à la merci du marché étranger, M. Hall donne à ce sujet des chiffres éloquents (1). Sa conclusion est que l'Angleterre agira prudemment en abandonnant, à cet égard, sa politique traditionnelle, aujourd'hui réprouvée par « une opinion presque universelle », et en acceptant un changement qui peut tourner à son avantage, qui la met à l'abri de grands dangers économiques, et qui, en tous cas, laisse intacte cette force de sa marine militaire, à laquelle, bien plus qu'au pillage des vaisseaux marchands, l'Angleterre doit l'empire des mers : ses victoires ne sauraient être subordonnées au maintien de la capture (2).

495. — Dans son *Droit international*, publié en 1880, M. Hall maintient cette manière de voir. « Juridiquement et moralement, une seule conclusion est possible : c'est que tout État qui opte pour le maintien de la capture de la propriété privée sur mer, a pleinement le droit d'agir ainsi. » Mais autre est la question politique, autre la question juridique : l'Angleterre a intérêt à renoncer à la capture ; c'est le parti que la prudence lui conseille, et M. Hall renvoie à son article de la *Contemporary Review*, en faisant remarquer que les raisons qu'il donnait en 1875, ont certainement acquis plus de poids depuis cette date (3).

496. — Sur quelles considérations le clairvoyant publiciste fonde-t-il sa manière de voir, au point de vue juridique ? Il n'est pas sans intérêt de le rechercher en peu de mots : à ce point de vue, M. Hall est un adversaire décidé de la doctrine de l'inviolabilité. Cette doctrine, dit-il, peut bien alléguer en sa faveur quelques faits de date récente : « A certain amount of practice exists of recent date in which immunity of private property from capture has been agreed to or affirmed. » Mais, en somme, quatre États ont adopté cette doctrine : les États-Unis, l'Italie, l'Autriche et la Prusse (4). Sur ces quatre États, trois ont été déterminés par la considération de leur faiblesse maritime, et leur manière de voir pourrait changer avec les circonstances qui l'ont fait naître : Cela constitue-t-il une pratique de taille à entamer l'antique

(1) Hall, *ibid.*, p. 744-47 ; p. 748 sqq.
(2) *Id.*, *ibid.*, p. 756-57.
(3) Hall, *Int. Law*, 1880, § 147, p. 380, note 1.
(4) Hall, *op. cit.*, § 147, p. 375 ; p. 377.

règle? C'est à peine s'il y a les éléments d'une telle pratique.

497. — Existe-t-il au moins quelque saine raison théorique pour l'abolition du droit de capture ? Ses adversaires le déclarent en contradiction avec le principe fondamental d'après lequel la guerre est une relation d'État à État, non d'individu à individu, et ajoutent qu'il constitue la seule exception importante au principe de l'immunité de la propriété privée, qu'on proclame comme un corollaire du premier principe et comme une règle adoptée par le droit international du consentement unanime des nations.

M. Hall repousse ces deux assertions.

498. — Quant à la première, il lui oppose celle-ci : la guerre est bien une relation entre États seulement, mais les sujets de l'État sont identifiés avec lui, de sorte que, quand la guerre est déclarée, ils deviennent ennemis de l'État ennemi et de ses sujets. « War is a relation between states alone. But states being the only subjects of international law, that law take cognizance of the individual solely trough his state, and as belonging to it, so that except as a member of it he has neither personal nor proprietary rights. Thus for good and for evil he is wholly identified with it, and when war is declared, he becomes the enemy of the enemy state and of every person belonging to it (1). » On allègue que la théorie d'après laquelle la guerre est une relation d'État à État non-seulement est admise par le droit international moderne, mais encore est en fait appliquée et a été l'inspiratrice de bien des règles du droit de la guerre actuel. Or, cette théorie ne remonte pas plus haut que Rousseau ; de Martens, Klüber, Kent, Wheaton et Manning maintiennent implicitement ou explicitement la doctrine traditionnelle, et leur opinion peut être considérée comme l'expression du droit admis dans la première moitié du XIXe siècle. Plus récemment, Riquelme, Twiss, Phillimore, Halleck et Negrin ont fait de même. Il est vrai que les idées de Rousseau ont été adoptées par la plupart des auteurs du conti-

(1) Hall, *op. cit.*, § 18, p. 55. — A propos de la détermination du caractère hostile, M. Hall, *ibid.*, § 167, p. 426, répète cette idée : les individus sont identifiés avec l'État auquel ils appartiennent ; c'est un principe fondamental des lois de la guerre, que les sujets d'un État sont les ennemis de l'ennemi de cet État.

nent (1). Mais, quelque considérables qu'ils soient, on ne peut les mettre en compétition avec la masse et la série non interrompue d'autorités qui se dressent contre eux, à moins de prouver que la pratique a manifestement devancé leur manière de voir, ou qu'elle s'est récemment modifiée pour s'accommoder à leurs vues.

Or, les usages actuels concordent-ils vraiment avec la théorie en question? ou peut-on signaler dans la pratique quelque progrès qu'on puisse attribuer de bonne foi à son influence? Non, répond M. Hall : l'envahisseur traite les envahis exactement comme des ennemis : pour que la théorie d'après laquelle la guerre est une relation d'État à État fût appliquée, il faudrait que l'ennemi n'eût pas le droit de faire aux habitants une violence quelconque, ni directement, ni indirectement, de toucher à un shilling de leur propriété, de les déranger en quoi que ce soit dans leur vie de chaque jour en prenant quoi que ce soit dans un but militaire, de les traiter moins favorablement qu'en temps de paix (2). Les progrès que l'on peut signaler dans la pratique de la guerre n'ont pas été plus rapides ni plus tranchés au XIXe siècle que pendant une période d'égale durée au XVIIIe siècle ; l'eussent-ils été, il serait plus raisonnable d'attribuer la cause de ce fait à la réaction provoquée par les excès des guerres napoléoniennes, à l'influence d'une longue paix et par dessus tout à l'adoucissement général des mœurs modernes, qu'à un principe qui est en désaccord avec la pratique, et qui est répudié en Angleterre e

(1) M. Hall, *ibid.*, p. 58, note 2, dit à ce propos que le passage du discours de Portalis est répété *ad nauseam* par les auteurs postérieurs.— A cela, on peut répondre que ce grand principe n'a pas encore été assez répété, puisqu'il n'a pas encore pénétré jusqu'à la conscience britannique; d'ailleurs, si les auteurs du continent rééditent Portalis *ad nauseam*, les auteurs anglais et américains, en général, rééditent à satiété — inutile de dire *ad nauseam* — les assertions surannées de Vattel et de Bynkershoek, semblant ainsi prendre à tâche de paralyser ou de nier les progrès accomplis depuis plus d'un siècle.

(2) Hall, *op. cit.*, p. 58. — Il faut avouer qu'à ce compte-là, il est inexact de dire que les habitants inoffensifs ne sont pas des ennemis ; mais M. Hall exagère manifestement, et pour avoir raison de la théorie qu'il n'admet pas, il lui prête gratuitement une portée qu'elle ne saurait avoir et que ne lui ont jamais attribuée ses partisans, pas même en rêve. Cf. *Id.*, *ibid.*, p. 61.

aux États-Unis : les habitants de ces pays ne le cèdent en rien au commun des mortels en fait de sentiments humains.

499. — Quant à la seconde assertion qui consiste à dire que la capture de la propriété privée sur mer est une exception solitaire au principe de l'immunité de la propriété privée, M. Hall lui oppose les contributions et les réquisitions, qui sont à ses yeux une véritable mise en coupes réglées de la propriété privée sur terre (1).

500. — Voilà pour le point de vue juridique proprement dit. M. Hall envisage enfin la question sous son aspect moral. Y a-t-il quelque raison morale qui milite pour l'abolition du droit de capture ? Nullement : c'est une des armes les plus terribles qu'aient les belligérants dans la guerre maritime ; et en même temps, c'est de tous les moyens de guerre, celui qui cause le moins de calamités individuelles (2). Tant au point de vue juridique qu'au point de vue moral, chaque État est libre d'agir selon ses intérêts.

Ainsi, l'opinion de M. Hall est déterminée par la considération de l'intérêt anglais bien entendu : comme jurisconsulte, il est opposé à la doctrine de l'inviolabilité ; comme anglais, il lui est favorable. C'est une adhésion qui, telle quelle, vient grossir le nombre déjà si considérable des partisans de la thèse nouvelle.

501. — Quelque nombreux que soient ces partisans, et si grande que soit l'autorité de quelques-uns, la doctrine de l'inviolabilité a rencontré une adhésion encore plus précieuse, celle de l'Institut de droit international. Les tra-

(1) Hall, *op. cit.*, p. 378 ; Cf. p. 362-68, § 140. — On a maintes fois indiqué la différence qu'il y a entre les réquisitions de la guerre continentale et la capture de la guerre maritime. Nous avons cité récemment (n° 457) ce que dit M. Rolin-Jaequemyns à ce sujet : la règle est sur terre, réquisitionnez selon vos besoins ; sur mer, prenez et confisquez selon vos forces. Telle est la vérité des principes : les abus criants qu'on peut relever ne sauraient prévaloir contre elle.

(2) *Id.*, *ibid.*, p. 378-80. — M. Hall voit dans la règle qui affranchit de la capture la propriété privée ennemie sous pavillon neutre une exception au principe d'après lequel toute propriété privée à la mer est saisissable : c'est la principale et la plus autorisée des exceptions admises à ce principe ; elle repose sur cette doctrine artificielle qui considère les vaisseaux neutres comme ayant la vertu de protéger la propriété privée ennemie. Il met sur la même ligne l'immunité des bateaux pêcheurs ennemis, qui est plus douteuse, à ses yeux.

vaux de cette savante compagnie, dont la création est un événement des plus favorables au développement du droit international, ont une telle notoriété que nous nous bornerons à les analyser brièvement.

Une des premières questions qui s'imposèrent à l'attention de l'Institut fut celle des *Trois Règles de Washington*. A ce propos, M. Calvo, dans le projet de traité qu'il soumit à l'Institut comme conclusion de son savant mémoire, proposa de consacrer le principe de l'inviolabilité de la propriété privée sur mer. M. Bluntschli, rapporteur de la commission chargée d'examiner les Trois Règles de Washington, en rendant compte à l'Institut, dans la séance du 3 septembre 1874, des *Mémoires* ou *Observations* de MM. Calvo, Lorimer, Woolsey, Rolin-Jaequemyns et Lawrence, émit l'idée que « pour faire une œuvre sérieuse, il est absolument nécessaire de limiter et de circonscrire le sujet. Il importe de ne pas se laisser égarer dans des questions incidentes et qui ne se rattachent pas directement à l'objet des Trois Règles. » Et il proposa à l'Institut de réserver la grave question de la capture maritime. La proposition fut adoptée, malgré l'opposition de MM. Neumann et Pierantoni, qui estimaient que l'examen des trois Règles impliquait nécessairement celui de la question du respect de la propriété privée sur mer.

502. — Une commission fut nommée pour l'étude spéciale de cette question, dans la séance du 5 septembre 1874. Elle se composait de MM. Bulmerincq, Calvo, Cauchy, Hautefeuille, de Laveleye, Pierantoni, Alb. Rolin, Sclopis, Vidari, Westlake et Woolsey. Comme on l'a remarqué, la commission fut soutenue d'avance par l'accueil fait à la réforme projetée lors de la session de Genève (1874) : tous les membres de l'Institut qui prirent la parole se montrèrent favorables au principe du respect de la propriété privée sur mer. — Les travaux préparatoires de cette commission ont déjà été signalés et résumés en grande partie : ils se composent, outre un questionnaire adressé aux membres de la commission(1), d'un rapport de M. Laveleye, concluant au respect de la propriété privée sur mer, sauf les exceptions de la contrebande de guerre et de la violation de blocus ; d'un rapport

(1) R. D. I., 1875, p. 553-57.

de M. Pierantoni sur les prises maritimes, d'après l'école et la législation italiennes ; enfin, d'un rapport de M. Alb. Rolin, sur les réponses faites au questionnaire.

503. — Ce rapport constatait que tous les membres de la commission qui avaient répondu au questionnaire, étaient unanimes à reconnaître qu'il n'existe pas dans la nature des choses un principe rationnel ou juridique sur lequel on puisse fonder une distinction entre le traitement de la propriété privée ennemie ou neutre dans la guerre maritime et le traitement de la même propriété dans la guerre terrestre. Sur la question « brûlante » du respect de la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi, M. Alb. Rolin déclarait « intéressant, au milieu des contradictions bien connues entre l'opinion dominante en Angleterre et celle qui prévaut sur le continent européen, de mentionner l'appréciation de M. Woolsey. L'introduction du principe en question dans le droit des gens positif serait, dit-il, rationnelle, mais à peine possible. L'Angleterre s'est décidément prononcée en sens contraire, bien que, si elle entrait en guerre avec une marine militaire considérable, elle souffrirait bien plus que toute autre puissance, de ce que ses vaisseaux de commerce et leurs cargaisons seraient sujets à capture (1). » M. Alb. Rolin passe ensuite en revue les opinions des membres de la commission au sujet de la contrebande de guerre, du blocus, de la course, de la reprise ou recousse, du droit de visite. La conclusion de ce rapport est que le désaccord existe principalement sur les questions de droit positif, tandis que sur les questions de droit international théorique, l'accord est déjà fait ou facile à réaliser. « Le dissentiment paraît surtout provenir de ce qu'il ne s'est pas formé jusqu'ici d'opinion certaine, uniforme, universelle, sur les conditions auxquelles un principe entre dans le domaine du droit international positif... » Le débat court risque de s'agiter dans le vide, tant qu'on ne sera pas fixé sur ce point essentiel (2).

Tels sont les travaux préliminaires de la session de La Haye. Dans cette session, tenue en 1875, la cinquième commission (traitement de la propriété privée dans la guerre

(1) R. D. I. 1875, p. 604.
(2) R. D. I., 1875, p. 618.

maritime), dont les membres présents à La Haye étaient MM. Bulmerincq, de Laveleye, Pierantoni, Alb. Rolin, Westlake (membres adjoints MM. D. Field et Marquadsen), adopta à la majorité des voix le projet de déclaration de M. de Laveleye (1).

504. — Les conclusions de cette commission furent discutées dans la séance plénière du mardi 31 août 1875.

M. Mountague Bernard fit une communication écrite, portant qu'il ne saurait s'associer aux conclusions de la cinquième commission : la question de l'abolition du droit de capture est une question de politique, à l'égard de laquelle les jurisconsultes n'ont aucune compétence ; la capture est une opération de guerre, qui n'a rien de commun avec le pillage ; en abandonnant ce droit, les États maritimes signeraient une espèce de désarmement, ce qui serait un acte au moins inopportun au moment où les États militaires du continent augmentent continuellement leurs moyens d'attaque et de défense : au-dessus des intérêts qui ne peuvent souffrir que de l'exercice du droit de prise, il y a pour les États maritimes l'intérêt dominant de leur propre sécurité (2).

M. Lorimer déposa sur le bureau de l'Institut un écrit dans le même sens, alléguant : 1° que la capture de la propriété privée sur mer est *le moins inhumain* de tous les moyens de guerre ; 2° que l'État devrait, à son avis, indemniser le citoyen des pertes qu'il peut éprouver par l'effet de la capture, mais que cette opinion soulève une question de droit local, à laquelle le droit international est tout à fait étranger ; 3° qu'en dehors même de l'action législative directe, les pertes que la capture inflige à la propriété privée sont réparties sur toute la communauté, et qu'ainsi en diminuant la richesse nationale elles agissent comme un moyen de pression exercé par un État sur un autre. Les avantages de ce moyen sont-ils balancés par ses inconvénients ? C'est là une question de politique nationale et non de droit international ; 4° que l'impossibilité d'appliquer la capture de la propriété privée sur terre comme *moyen de guerre*, sans infliger des souffrances individuelles et sans

(1) *Annuaire de l'Institut*, 1re année, 1877, p. 48-50.
(2) *Annuaire de l'Inst.*, 1877, p. 115 ; R. D. I., 1875, p. 675-76.

provoquer des désordres sociaux, constitue une différence avec la capture de la propriété privée sur mer et un motif suffisant pour la prohibition du premier procédé (1).

Sir Travers Twiss fit à son tour ses réserves dans une communication écrite. Il n'est pas sans intérêt de relever que, dans cette communication, l'éminent publiciste semble renoncer à défendre le droit de capture appliqué aux cargaisons. On peut s'emparer, dit-il, des navires ennemis, parce que : 1° en se plaçant au point de vue de la science actuelle du droit des gens, un belligérant a le droit de regarder tout vaisseau qui navigue sous pavillon ennemi comme une extension du territoire ennemi ; 2° la capture empêche l'établissement de cette base d'opérations indispensable dans une guerre maritime, qui est une flotte de vaisseaux de transport ; 3° le vaisseau ennemi, même non chargé de contrebande de guerre, n'en a pas moins par lui-même le caractère d'un *instrument de guerre* nécessaire pour le transport des soldats et des munitions militaires (2). »

505.—M. Westlake déposa enfin un écrit remarquable dans lequel il émet l'opinion que la saisie de la propriété privée n'est pas absolument interdite par l'humanité et que par conséquent le *droit moral* d'user de ce moyen de guerre dépend de savoir s'il y a ou non nécessité. Il est d'avis que, comme mode de contrainte exercée sur l'ennemi et tendant à abréger la guerre, la perte ainsi infligée est sans effet appréciable. Mais, aussi longtemps que la guerre maritime subsistera d'une manière quelconque, le droit de capturer les vaisseaux marchands ennemis et de faire prisonniers les matelots trouvés à bord, doit être maintenu, pour des raisons suffisamment graves et indépendantes d'une pression quelconque à exercer sur l'ennemi par le simple dommage pécuniaire. Matelots et vaisseaux de commerce sont des hommes et des instruments de guerre, ceux-là parce qu'ils « peuvent se rendre immédiatement utiles dans la marine militaire, ceux-ci parce qu'ils peuvent être immédiatement utilisés pour le service des transports ; il en est ainsi, alors même que les navires seraient des navires à voiles, et qu'il s'agirait d'une invasion exigeant de la rapidité, car des

(1) *Ann. de l'Inst.*, 1877, p. 115 ; R. D. I., 1875, p. 676-77.
(2) *Ann. de l'Inst.*, *l. c.*; R. D. I., 1875, p. 677.

remorqueurs à vapeur peuvent être employés avec grand succès, lorsqu'il s'agit de courtes traversées. » Si par suite des circonstances, une nécessité de ce genre n'existait pas, il est du devoir d'une puissance maritime de s'abstenir d'exercer le droit de prise; elle doit même, lorsque les circonstances le permettent, conclure avec l'autre belligérant des conventions spéciales pour en limiter l'exercice ou pour s'en abstenir. On ne peut déterminer à l'avance les cas où elle n'existera pas : il faut s'en rapporter à la conscience du gouvernement belligérant. « Cependant, ajoute M. Westlake, comme il est désirable de se faire, autant que possible, une idée nette du point jusqu'où cette nécessité militaire peut exister et justifier le droit de prise, il est bon de remarquer que, si le blocus des ports de commerce était interdit, comme je le voudrais, il y aurait, d'après moi, peu de cas d'une nécessité semblable en dehors de ceux où existerait un danger sérieux d'invasion (1). »

506. — En présence de ces déclarations concordantes et convaincues, M. Rolin-Jaequemyns, tout en croyant que, en fait, la faculté de saisir la propriété privée constituait un danger aussi bien qu'une protection pour les grandes puissances, déclara à son tour que chaque puissance était juge de son intérêt, et que l'Institut devait tenir compte de l'opinion dominante en Angleterre. En conséquence, il proposa un amendement conçu en ce sens.

Au cours de la discussion qui s'engagea sur cet amendement et à laquelle prirent part MM. Marquardsen, Neumann, Dudley Field, Pierantoni, de Parieu, Alb. Rolin, M. le Président Bluntschli se prononça en principe pour les conclusions du rapport de M. de Laveleye. Il voudrait cependant, dit-il, que l'on trouvât moyen de donner aux belligérants le droit de saisir, en cas de nécessité, les vaisseaux de commerce de leur adversaire, sans les cargaisons. Il ne faut pas que l'humanité fasse perdre de vue les droits des belligérants. M. Bluntschli proposa en conséquence de charger la cinquième commission de l'examen de la question suivante : « Quelles seraient, eu égard aux nécessités de la guerre maritime, les restrictions à apporter au principe de l'inviolabilité de la propriété privée ennemie, en concordance

(1) *Ann. de l'Inst.*, 1877, p. 115-16; R. D. I., 1877, p. 677-681.

avec ce qui s'est fait, sous ce rapport, dans la guerre terrestre, pour les chemins de fer et autres moyens de transport militaire (1). »

507. — En fin de compte, M. Rolin-Jaequemyns retira son amendement, et l'assemblée adopta à une grande majorité les conclusions de la commission et une proposition de M. Alb. Rolin. Voici les trois résolutions votées à la Haye :

« I. Le principe de l'inviolabilité de la propriété privée ennemie naviguant sous pavillon neutre doit être considéré dès à présent comme entré dans le domaine du droit des gens positif.

II. Il est à désirer que le principe de l'inviolabilité de la propriété privée ennemie naviguant sous pavillon ennemi soit universellement accepté dans les termes suivants, empruntés aux déclarations de la Prusse, de l'Autriche et de l'Italie en 1866, et sous la réserve ci-après, *sub* III : Les navires marchands et leurs cargaisons ne pourront être capturés que s'ils portent de la contrebande de guerre, ou s'ils essaient de violer un blocus effectif et déclaré.

III. Il est entendu que, conformément aux principes généraux qui doivent régler la guerre sur mer aussi bien que la guerre sur terre, la disposition précédente n'est pas applicable aux navires marchands qui, directement ou indirectement, prennent part ou sont destinés à prendre part aux hostilités (2). »

L'Institut déféra à la cinquième commission, et à son

(1) Il est à noter que dans le *Questionnaire* adressé aux membres de la cinquième commission figuraient les questions suivantes auxquelles nous ne voyons pas que la commission se soit préoccupée de répondre : Si la propriété ennemie sous pavillon ennemi ne pouvait pas être confisquée, pourrait-elle être sujette à un droit de réquisition dans le cas où, sans consister en objets réputés contrebande de guerre, elle serait sujette à réquisition d'après les principes de la guerre terrestre ? Le principe du respect de la propriété privée ennemie devrait-il s'étendre : *a*) à la propriété privée ennemie trouvée à bord d'un vaisseau de guerre ennemi ; *b*) tout au moins à la propriété privée ennemie se trouvant à bord d'un vaisseau ennemi et consistant en objets soumis au droit de réquisition d'après les principes de la guerre terrestre ; ou bien *c*) à la propriété privée ennemie appartenant à un individu qui a pris part au combat ? Le vaisseau de commerce ennemi devrait-il être lui-même sujet *a*) à confiscation, ou tout au moins *b*) à réquisition. R. D. I., 1875, p. 553-54.

(2) Pour la discussion, *Ann. de l'Inst.* 1877, p. 115-19 ; pour le texte des résolutions adoptées, *ibid.*, p. 138-39 ; Cf. R. D. I., 1875, p. 288.

rapporteur, M. de Laveleye, dont le mandat fut continué, l'examen de la question formulée par M. Bluntschli (1). Sur la proposition de M. Westlake, il fut institué une nouvelle commission, chargée d'étudier un projet d'organisation d'un tribunal international des prises maritimes. Les membres de cette commission étaient : MM. Asser, M. Bernard, Bulmerincq, Esperson, D. Field, Massé, Marquardsen, et Westlake, rapporteur (2).

508. — A la session de Zurich, tenue en 1877 — il n'y eut pas, comme on le sait, de session en 1876, — M. Bulmerincq présenta à l'Institut, en l'empêchement de M. de Laveleye, un rapport sur le traitement de la propriété privée dans les guerres maritimes, comme rapporteur de la cinquième commission d'étude, devenue la deuxième. M. Bulmerincq, se fondant sur les conclusions adoptées à La Haye, et eu égard à la tâche qui incombait à la commission d'examiner les restrictions qu'il conviendrait d'apporter au principe du respect de la propriété privée ennemie, soumit à l'Institut, dans son rapport en date du 10 septembre 1877, cinq conclusions dont les deux premières étaient ainsi conçues : 1. La propriété privée neutre ou ennemie naviguant sous pavillon ennemi ou sous pavillon neutre, est inviolable. 2. Sont toutefois sujets à saisie : les objets destinés à la guerre et les navires qui ont pris part ou sont destinés à prendre part, ou sont en état de prendre immédiatement part aux hostilités, ou qui ont rompu un blocus effectif et déclaré. « Ces deux conclusions, dit M. Bulmerincq, sont fondées en partie sur les conclusions déjà adoptées et en partie sur le mandat spécial déféré à la commission par l'Institut. J'ai donné seulement aux conclusions de La Haye une rédaction plus brève et une forme différente, et j'ai cherché d'abord à remplir indirectement et d'une manière générale la recommandation de l'Institut, en ajoutant les termes : sont toutefois sujets à saisie, les objets destinés à la guerre. En effet, de même qu'il suffit de donner de la contrebande une définition générale, qui s'adapte à des énumérations indéfiniment variables d'après les circonstances, de même il ne semble pas convenable de désigner d'une manière spéciale

(1) *Ann.*, 1877, p. 119 ; Cf. R. D. I., 1875, p. 288.
(2) *Ann.*, 1877, p. 121 ; p. 9.

les limites à établir dans la guerre maritime pour l'application du principe de l'inviolabilité de la propriété privée ennemie, conformément à ce qui a été proposé pour la guerre sur terre, relativement aux chemins de fer et autres moyens de transports militaires. On pourrait, à la vérité, essayer d'appliquer, par analogie, à la guerre maritime, l'art. 6 du « Projet d'une déclaration internationale concernant les lois et coutumes de la guerre » arrêté par la Conférence de Bruxelles de 1874, et indiquant les objets qui peuvent être saisis par une armée occupant le territoire. Mais une énumération complète et définitive des moyens de transports militaires serait aussi impossible qu'une énumération complète et définitive des articles de contrebande de guerre. » M. Bulmerincq ajoutait à ces deux conclusions trois propositions dont l'une était relative au blocus, dont la deuxième constatait et rappelait l'abolition de la course, dont la dernière enfin réglait le droit de visite (1).

509. — L'ensemble de ces conclusions modifiait et complétait la Déclaration du 16 avril 1856, et constituait une théorie sur le traitement de la propriété privée, tant ennemie que neutre, dans les guerres maritimes. Elles furent discutées dans la seconde séance du 11 septembre 1877. La plupart des membres présents prirent part à la discussion générale qui s'engagea sur les conclusions de M. Bulmerincq.

M. Mountague Bernard désapprouve, en principe, la réunion dans les mêmes dispositions des règles qui concernent la propriété ennemie et de celles qui ont trait à la propriété neutre; il estime qu'il faut commencer par trancher le sort de la propriété neutre, et voir ensuite jusqu'à quel point les solutions adoptées sont applicables à la propriété de l'ennemi (2). M. Bulmerincq répond qu'il estime au contraire que la distinction entre neutres et ennemis cesse, lorsqu'il s'agit de propriété privée ; il n'a voulu d'ailleurs que rédiger brièvement et juridiquement ce que l'Institut a décidé dans la session de La Haye, en vue d'arriver à un résultat positif et pratique ; l'œuvre du Congrès de Paris doit être continuée et complétée. Telle est aussi la manière de voir de M. Neu-

(1) *Ann. de l'Inst.*, 1878, p. 105-06.; pour l'ensemble du rapport du 10 sept. 1877, p. 103-10.

(2) *Ann.*, 1878, p. 110-11.

mann, qui constate les progrès de l'opinion publique en cette matière, progrès tels que l'abolition de la course paraît aujourd'hui n'avoir été qu'une demi-mesure, et que le respect de la propriété privée n'est pas seulement un *desideratum*, mais un véritable *postulatum*. MM. Bluntschli, Gessner, Brusa se prononcent dans le même sens. On décide que les conclusions de l'Institut seront, sauf rédaction, introduites comme suit. « L'Institut constatant les progrès faits par la conscience publique, progrès attestés par des faits nombreux et notoires, propose les règles suivantes comme réformes nécessaires du droit des gens. » M. Bernard, au moment du vote sur l'art. 1, déclare qu'il ne peut approuver les conclusions proposées, vu qu'elles confondent la propriété neutre et la propriété ennemie (1).

L'art. 1 adopté, l'Institut aborda la discussion de l'art. 2.

Après un débat approfondi, le texte suivant fut voté : « Sont toutefois sujets à saisie : les objets destinés à la guerre ou susceptibles d'y être employés immédiatement. Les gouvernements belligérants auront, à l'occasion de chaque guerre, à déterminer d'avance les objets qu'ils tiendront pour tels. Sont également sujets à saisie les navires marchands qui ont pris part ou sont en état de prendre immédiatement part aux hostilités, ou qui ont rompu un blocus effectif et déclaré. »

Les art. 2, 4, 5 furent adoptés, tels qu'ils avaient été rédigés par M. Bulmerincq.

L'art. 3, relatif au blocus, donna lieu à une discussion sur la nature même du blocus. Divers avis furent émis, tendant à assimiler au blocus par navires, le cas où c'est par des batteries côtières ou par d'autres moyens, tels que torpilles, etc..., qu'un port est rendu inaccessible. Cependant l'Institut tombe d'accord que le blocus est une situation exceptionnelle, qui doit être interprétée strictement.

510. — Les résolutions votées par l'Institut dans la session de Zurich sont donc les suivantes : « I. La propriété privée neutre ou ennemie naviguant sous pavillon ennemi ou

(1) *Ann.*, 1878, p. 111. En dehors des déclarations consignées au procès-verbal, M. M. Bernard déposa sur le bureau de l'Institut, le lendemain du vote, une déclaration écrite par laquelle il expliquait son dissentiment. V. le texte de cette déclaration, *Ann.*, 1878, p. 95, note 2.

neutre est inviolable. II. Sont toutefois sujets à saisie (*ut supra*). III. Un blocus est effectif, lorsqu'il a pour résultat d'empêcher l'accès du port bloqué au moyen d'un nombre suffisant de vaisseaux de guerre stationnés ou ne s'écartant que momentanément de leur station. Il y a rupture de blocus, lorsqu'un navire marchand, informé de l'existence du blocus, a tenté par force ou par ruse de pénétrer à travers la ligne du blocus. IV. La course est interdite. V. Le droit de visite peut être exercé par les vaisseaux de guerre de puissances belligérantes sur des vaisseaux marchands, en vue de vérifier leur nationalité, de rechercher les objets susceptibles de saisie et de constater une rupture de blocus. Le droit de visite peut être exercé depuis le moment où la déclaration de guerre a été notifiée jusqu'à la conclusion de la paix. Il est suspendu pendant une trêve ou un armistice. Il peut s'exercer dans les eaux des belligérants comme dans la haute mer, mais non sur les vaisseaux de guerre neutres ni sur ceux qui appartiennent ostensiblement à un État neutre. Le commandant du vaisseau qui opère la visite doit se borner à l'inspection des papiers de bord. Il n'est autorisé à se livrer à une recherche du navire, que si les papiers de bord donnent lieu de soupçonner la fraude ou fournissent la preuve de celle-ci, ou s'il y a des motifs sérieux de présumer la présence à bord d'objets destinés à la guerre (1). »

511. — La commission instituée à La Haye sur la proposition de M. Westlake, pour étudier l'organisation d'un tribunal international des prises maritimes (troisième commission d'étude) (2), avait communiqué, par l'organe de son rapporteur, M. Westlake, dès le 15 mars 1876, une proposition motivée tendant à ce que l'Institut, dans sa prochaine session, recommandât aux puissances la conclusion d'une série de traités particuliers stipulant que, « au cas où l'un des contractants serait engagé dans une guerre, et l'autre neutre, les affaires de prises concernant le neutre seraient décidées en dernier ressort par un tribunal siégeant dans la capitale de l'État belligérant et composé de trois juges, dont un nommé par chacun des contractants, et le troisième par

(1) *Ann.*, 1878, p. 152-53.

(2) Nous parlons ici de cette partie des travaux de l'Institut, pour ne pas scinder l'exposé des études de la savante compagnie.

une puissance ou par une d'entre plusieurs puissances à désigner, avec son ou leur consentement, dans le traité. » Cette série de traités particuliers serait, dans la pensée de M. Westlake, le moyen le plus pratique d'arriver un jour à « une forme plus générale de tribunaux internationaux des prises maritimes. »

512.— Après avoir échangé des observations avec ses collègues, notamment avec M. Bluntschli, M. Westlake proposa de formuler comme suit la solution à soumettre à l'Assemblée de Zurich. « L'Institut de droit international soumet respectueusement à la sérieuse attention des puissances l'utilité de prévenir, par des mesures arrêtées d'avance, les plaintes des neutres contre l'injustice des cours de prises belligérantes, plaintes qui aujourd'hui entraînent de temps en temps la désignation de cours mixtes pour y apporter remède. L'Institut est d'avis que ce résultat pourrait être atteint, en confiant le jugement en appel et en dernier ressort des affaires de prises affectant des sujets neutres à une cour mixte, siégeant dans le territoire du belligérant, et composée de trois ou quatre juges, dont un, le président, serait nommé par la puissance belligérante, un autre par la puissance neutre dont les sujets sont intéressés dans la cause, et un ou deux par une ou deux puissances tierces également neutres. A cet effet, des États quelconques, avec le concours de leurs législatures, si c'est nécessaire, pourraient conclure un traité stipulant que, si l'un d'eux est belligérant et l'autre neutre, une semblable cour de prises sera établie dans le territoire du premier pour prononcer définitivement sur les affaires de prises intéressant les sujets du second. On devrait, si c'est possible, obtenir le concours à ce traité d'une ou deux puissances neutres, qui consentiraient à désigner le troisième, ou le troisième et le quatrième juge. Mais, à défaut de cela, on pourrait convenir que celle des puissances contractantes qui serait éventuellement neutre, proposerait à l'autre un certain nombre d'États parmi lesquels le belligérant choisirait l'État ou les États qui feraient la nomination. Dans tous les cas le traité devrait pourvoir à ce que la nomination se fasse, soit avant l'explosion de la guerre, soit le plus tôt possible après, afin qu'elle ait toujours lieu avant que ne viennent à surgir les affaires

sur lesquelles la cour devra statuer. Si un certain nombre de puissances pouvaient s'accorder par un traité pour l'établissement d'une cour de cette nature dans le territoire de celle d'entre elles qui deviendrait belligérante, les avantages de cet accord n'en seraient probablement que plus grands, mais l'Institut est persuadé que si deux puissances quelconques donnaient l'exemple à cet égard, elles rendraient un important service à l'équitable administration de la justice, et contribueraient grandement à maintenir la bonne intelligence entre les nations (1). »

513. — Cette proposition fut discutée en séance du 12 septembre 1877 (2). Les conclusions de M. Westlake, appuyées par une lettre de M. Marquardsen, dont il fut donné lecture (3), rencontrèrent deux espèces d'adversaires. Les uns pensaient qu'elles allaient trop loin, les autres qu'elles étaient incomplètes et que l'on ne pouvait s'occuper d'organiser des tribunaux avant de déterminer le droit matériel à appliquer et la procédure à suivre. L'opinion de la majorité inclinait dans ce sens. La discussion fut longue et animée.

514. — Après avoir entendu la lecture des observations (4) très-judicieuses et fortement motivées que M. Asser, obligé de quitter la réunion avait dû consigner par écrit, l'assemblée adopta, sur la proposition de M. Bluntschli, les résolutions suivantes : « L'Institut déclare que le système actuel des tribunaux et de l'administration de la justice en matière de prises est défectueux et considère comme urgent de porter remède à cet état de choses par une nouvelle institution internationale. Il est d'avis qu'il y a lieu : 1) de formuler par traité les principes généraux en matière de prises ; 2) de remplacer les tribunaux jusqu'ici exclusivement composés de juges appartenant à l'État belligérant par des tribunaux internationaux qui donnent aux particuliers intéressés *de l'État neutre ou ennemi* de plus amples garanties d'un jugement impartial ; 3) de s'entendre sur une procédure commune à adopter en matière de prises. »

(1) *Ann.*, 1878, p. 113-20.

(2) *Ann.*, 1878, p. 122-25 ; R. D. I., 1877, p. 312.

(3) M. Marquardsen approuvait la proposition de M. Westlake, avec un amendement de M. Bluntschli (extension du système d'une juridiction mixte internationale aux tribunaux de prises de première instance).

(4) V. le texte de ces observations, *Ann.*, 1878, p. 125-28.

M. Rolin-Jaequemyns proposa ensuite la résolution additionnelle suivante, laquelle se concilie jusqu'à un certain point avec les propositions formulées par MM. Asser et Westlake. « Toutefois l'Institut croit devoir déclarer que dès à présent il considérerait comme un progrès l'institution de tribunaux mixtes, soit de première instance, soit d'appel, sur les bases du projet élaboré par M. Westlake. » Cette proposition additionnelle est adoptée. M. Bernard et M. Bulmerincq votent contre : celui-ci tient à déclarer que, s'il vote contre, c'est parce que, dans sa conviction, la proposition ne pourrait avoir actuellement des conséquences pratiques (1). »

515. — Par les deux votes ci-dessus mentionnés de la session de Zurich, l'Institut s'était prononcé sur les objets, d'ailleurs étroitement connexes, de la deuxième et de la troisième commission (traitement de la propriété privée dans la guerre maritime, — institution de tribunaux internationaux de prises). Aussi ces deux commissions furent-elles déclarées dissoutes. Mais l'appréciation émise à propos du système actuel des tribunaux et de l'administration de la justice en matière de prises commandait la mise à l'étude de toutes les réformes dont la nécessité avait été reconnue. L'Institut fut ainsi amené à charger son bureau de constituer une commission nouvelle, avec M. Bulmerincq pour rapporteur, à l'effet de s'occuper : 1° des principes généraux qui pourraient être formulés par traités au sujet du droit à appliquer en matière de prises maritimes ; 2° d'un système d'organisation de tribunaux internationaux de prises, donnant aux particuliers intéressés de l'État neutre ou ennemi de plus amples garanties d'un jugement impartial ; 3° d'une procédure commune à adopter pour le jugement des affaires de prises maritimes (2). En même temps, l'Institut, pour préciser la portée des résultats acquis, et sans doute aussi pour enrichir ses archives des rapports complets qui y

(1) V. le texte de ces résolutions votées par l'Institut, *Ann.* 1878, p. 153. Il est à peine besoin de faire remarquer que ces résolutions se préoccupent d'assurer aux sujets ennemis de plus amples garanties d'un jugement impartial, tandis que le projet de M. Westlake n'avait en vue que les neutres.

(2) *Ann.*, 1878, p. 121-22 ; R. D. I., 1877, p. 322.

manquaient, chargea M. Bulmerincq, le rapporteur de la nouvelle commission, de rédiger *après* la session de Zurich des rapports sur les questions examinées dans la deuxième et dans la troisième commission et sur les résolutions votées par l'Institut à cet égard (1).

516. — Ces rapports ont été publiés dans l'*Annuaire* de l'Institut de droit international de 1878, et constituent des documents importants. Le rapport sur les délibérations et les résolutions de l'Institut relatives au projet d'organisation d'un tribunal international des prises maritimes présenté par M. Westlake, ne pouvait que résumer les travaux préparatoires et les discussions de l'Institut, puisqu'une nouvelle commission était chargée d'élaborer un grand projet sur le droit formel — et en même temps sur le droit matériel — des prises maritimes (2). Dans le rapport développé qu'il a consacré aux délibérations et aux résolutions de l'Institut relativement au sort de la propriété privée dans la guerre maritime (3), M. Bulmerincq explique et justifie avec autant d'élévation que de force et de précision juridique l'œuvre de l'Institut à cet égard : ce document remarquable mériterait de nous arrêter.

517. — Dans la première partie du rapport en question, M. Bulmerincq retrace brièvement l'historique des travaux de l'Institut. Il explique qu'en proposant à l'Institut de déclarer sujets à saisie les vaisseaux qui sont en état de prendre immédiatement part aux hostilités, il a entendu viser les vaisseaux susceptibles de prendre immédiatement part aux hostilités *sans y avoir été cependant destinés à l'avance*, mais en même temps exclure de la saisie ceux qui ne sont pas, par leur construction, susceptibles de cette affectation immédiate. « La saisie est ainsi étendue aussi loin que possible, quant à son objet ; elle ne l'est cependant pas à *tous les vaisseaux marchands* qui pourraient un jour servir à des usages militaires. Il faut que cette possibilité d'affectation soit immédiate. » M. Bulmerincq propose pour la seconde des résolutions votées à Zurich, une rédaction plus nette et plus courte : il va de soi, ajoute-t-il, que cette rédaction

(1) *Ann.*, 1878, p. 55, note 1.
(2) *Ann.*, 1878, p. 113-22.
(3) *Ann.*, 1878, p. 55-102.

nouvelle ne pourrait être substituée à celle qu'a adoptée l'Institut, qu'avec l'approbation de celui-ci (1).

518. — Dans une seconde partie, M. Bulmerincq examine les opinions dissidentes émises à La Haye par MM. Mountague Bernard, Lorimer, Travers Twiss et Westlake, et l'opinion dissidente émise par M. M. Bernard à Zurich. Quant aux opinions dissidentes émises à La Haye, M. Bulmerincq discute d'abord les différents points de vue auxquels se sont placés les dissidents, puis les arguments qu'ils font valoir. « Les considérations invoquées par les dissidents, dit M. Bulmerincq, n'appartienent pas au domaine du droit, qui est exclusivement celui de l'Institut de droit international, en même temps que le seul où l'on puisse atteindre le même but par les mêmes moyens, et où l'appréciation subjective puisse être ramenée par des considérations objectives dans des limites fixes, celles du droit. Le point de vue des dissidents est tantôt celui de la politique (Bernard, Lorimer), tantôt celui de la morale (Westlake), tantôt celui de l'humanité relative (Lorimer et Westlake). Un seul membre dissident (Twiss) s'est fondé sur une règle de la science du droit des gens, d'après laquelle tout vaisseau naviguant sous pavillon ennemi devrait être regardé comme une extension du territoire ennemi. Mais cette règle, formulée dans ces termes, n'existe pas. Un autre dissident (Westlake), prenant pour point de départ *les nécessités de la guerre*, se rapproche de ce que présuppose en fait la manière de voir adoptée sur le droit de la guerre par la majorité de l'Institut, car c'est en ayant égard aux nécessités de la guerre et en leur faisant toutes les concessions requises, que la majorité a pris ses résolutions. Mais ensuite M. Westlake abandonne de nouveau et complétement le terrain juridique, en s'en remettant pour l'appréciation de la nécessité à un juge qui jusqu'ici n'a jamais fonctionné comme un tribunal régulier dans la procédure internationale, parce qu'il est complétement impropre à une pareille fonction. Ce juge est, d'après M. Westlake, la conscience du gouvernement belligérant... (2). » « Quoi qu'il en pense, les cas où il est nécessaire d'exercer le droit de capture peuvent et doivent se détermi-

(1) *Ann.*, 1878 p. 55-66.
(2) *Ann.*, 1878, p. 66-68.

ner à l'avance : l'Institut a essayé de le faire ; il assujettit à la saisie objets et vaisseaux en cas d'*applicabilité immédiate* à un usage militaire, et en cas de nécessité militaire *actuelle* et *constatée*, et non plus seulement, comme le fait M. Westlake, en cas de nécessité militaire *éventuelle*. M. Westlake, en effet, tout en reconnaissant la nécessité militaire comme règle de la capture, voue à la confiscation indistinctement tous les vaisseaux, alléguant qu'ils pourraient être utilisés à la guerre. Mais, même les bâtiments de transport de la marine militaire sont construits et armés autrement que les navires marchands : l'emploi de ceux-ci au service des transports n'est donc qu'un de leurs emplois possibles. Or, le fait qu'une catégorie quelconque d'objets pourrait un jour être utilisée pour la guerre, ne suffit pas pour la rendre dès à présent sujette à saisie et à capture : c'est un principe fondamental du droit moderne de la guerre. » La question du traitement de la propriété privée dans la guerre maritime pourrait être traitée au point de vue de la politique. Mais la politique divise les États ; le droit international les unit en une communauté juridique, et assure la civilisation et le progrès. Le troisième point de vue auquel se sont placés les dissidents est celui de l'*humanité relative* : la capture, dit-on, est le moins inhumain de tous les moyens de guerre. L'Institut a voulu fixer le droit, et par cela même il a satisfait non pas à l'humanité relative, mais à l'humanité absolue (1).

519. — Après avoir discuté les points de vue « ondoyants et divers », pourrait-on dire avec Montaigne, auxquels se sont placés les dissidents, M. Bulmerincq examine leurs arguments (2). Il réfute, notamment, l'allégation que le maintien d'un droit de chasse illimité à l'encontre de la propriété privée est commandé par les intérêts supérieurs de la sécurité des États maritimes. L'État maritime, qui est protégé par sa flotte militaire, n'a pas besoin d'autre protection : que sa sûreté dépende de la capture d'une propriété privée totalement inoffensive, voilà qui est incompréhensible. « Ou bien M. Bernard ne recommande-t-il la pratique du droit de chasse illimité sur mer *que dans l'intérêt des États les plus faibles*, qui, sans cela, ne pourraient se dé-

(1) *Ann.*, 1878, p. 73-77 ; p. 77-78.
(2) *Ibid.*, p. 79-87.

fendre contre des ennemis plus puissants? Mais comment ces plus faibles seraient-ils à même d'exercer leur industrie sur mer, de se servir efficacement de ce moyen de guerre, en présence de la flotte plus considérable de leur adversaire? » L'Institut ne s'est occupé que d'établir *un droit égal pour tous les États*: c'est dans *l'égalité de droit à côté de l'inégalité de puissance* qu'il voit la meilleure garantie pour les États relativement faibles. — Il n'est que justice de reconnaître que les honorables dissidents ont fait des propositions en vue d'une amélioration partielle du *statu quo*. Ils se préoccupent de tempérer les effets désastreux du droit de capture: c'est reconnaître implicitement que l'exercice de ce droit frappe des innocents. « Espérons donc, dit M. Bulmerincq, que nos honorables collègues ne sont plus loin de convenir que le droit de prise exercé sur la propriété privée est lui-même une injustice, ne pouvant produire que des conséquences injustes, et qu'il doit par conséquent être aboli (1).»

520. — « On ne peut considérer comme un simple hasard, fait observer M. Bulmerincq au début de la troisième partie de son rapport, que parmi les jurisconsultes de diverses nationalités présents aux réunions de l'Institut, d'abord à La Haye, puis à Zurich, les membres anglais de ces deux assemblées aient été seuls à se prononcer contre l'inviolabilité de la propriété privée dans les guerres maritimes. » Mais pourquoi cette nation, si forte sur mer, et en possession d'une flotte marchande si considérable, est-elle opposée à ce progrès? On ne saurait le comprendre: une puissance maritime de cet ordre n'a pas besoin, pour sa sûreté, d'une autre protection que de celle de sa flotte militaire, et à une flotte marchande comme la flotte anglaise, il faut des relations commerciales aussi peu troublées que possible. L'honneur militaire et la dignité des États imposent la solution admise par l'Institut (2).

521. — M. Bulmerincq consacre la quatrième et dernière partie de son rapport à un parallèle entre la Déclaration de Paris et les conclusions de l'Institut: « La Déclaration de Paris reconnaît (art. 3) que la marchandise neutre sous pavillon ennemi n'est pas saisissable, à l'exception de la con-

(1) *Ibid.*, p. 87-90.
(2) *Ibid*, p. 90-98.

trebande de guerre, et (art. 2) que la marchandise ennemie est couverte par le pavillon neutre. L'Institut est allé plus loin, et s'est prononcé pour l'insaisissabilité de la marchandise ennemie, même sous pavillon ennemi. La Déclaration de Paris soumet à saisie la contrebande de guerre. L'Institut (2e conclusion) définit quels sont les objets et les vaisseaux qui peuvent être saisis. En outre, il demande que les belligérants publient, à l'occasion de chaque guerre, l'indication des choses qu'ils tiennent pour sujettes à saisie. La Déclaration de Paris exige seulement que le blocus soit effectif (art. 4). L'Institut réclame que le blocus ne soit pas seulement effectif, mais aussi déclaré (2e concl.), et (3e concl.) il détermine avec plus de précision le caractère du blocus effectif et définit la rupture du blocus. Enfin, la Déclaration de Paris ne dit rien du droit de visite dans la guerre maritime, tandis que la 5e conclusion de l'Institut s'occupe de ce point. » — L'Institut a formulé ces propositions pour que les États puissent les sanctionner dans des traités particuliers, ou, mieux encore, dans une Déclaration générale qui améliore et complète la Déclaration de Paris. Il y a vingt-un ans, celle-ci a déterminé ce que l'on pouvait atteindre alors ; après vingt-un ans écoulés, un nouveau progrès n'est pas prématuré. Si désirable que soit le consentement de tous les États à la réforme proposée, il ne faudrait pas l'ajourner plus longtemps, parce qu'un seul État, fût-ce l'Angleterre, n'accéderait pas à la Déclaration. En reculant plus longtemps devant l'éventualité du *veto* de l'Angleterre, les autres États reconnaîtraient que c'est à l'Angleterre à fixer, en dernière instance, le droit maritime, et que si l'Angleterre refuse, le développement du droit maritime doit s'arrêter dans le monde entier (1).

522. — Le rapporteur de la commission nommée à Zurich, pour préparer un projet sur le droit matériel et formel en matière de prises maritimes — cette commission se composait de MM. Asser, Bulmerincq, Field, Gessner, Goos, Hall, Kapoustine, de Landa, de Montluc, Neumann, d'Olivecrona, Perels, Pierantoni, Rivier, Alb. Rolin, Saripolos ; rapporteur : M. Bulmerincq — (2), ne put terminer et faire impri-

(1) *Ibid.*, p. 98-102.
(2) *Ann. de l'Inst.*, 3e et 4e années, I, 1880, p. 10.

mer à temps, pour la session de Paris (1878), le travail approfondi dont nous avons déjà parlé, et qui constitue un volumineux traité sur la matière des prises. Dans l'impossibilité de présenter son rapport, M. Bulmerincq communiqua à tous les membres de l'Institut, quelques semaines avant la session, des « Principes et traits essentiels d'une réforme du droit des prises » en vingt-cinq articles (1). En même temps, il déclarait qu'il ne manquerait pas de présenter à l'Institut, avant la session annuelle de 1879, un projet détaillé de droit international des prises, dans lequel il tiendrait compte des opinions émises et des résolutions arrêtées sur les vingt-cinq points des « Principes et traits essentiels d'une réforme du droit des prises. »

En séance du 4 septembre 1878, M. Bulmerincq exposa ses « Principes et traits essentiels » et demanda le renvoi de la discussion définitive et décisive à la session suivante, ce qui fut décidé, mais non sans que M. Westlake relevât les titres que s'était acquis M. Bulmerincq à la reconnaissance de l'Institut (2).

523. — Lors de la session de Bruxelles, tenue en 1879, le grand travail de M. Bulmerincq n'était pas encore terminé : la *Revue de Droit international* en avait déjà publié plus de 400 pages. Le savant rapporteur de la commission des prises présenta à l'Institut les 68 premiers articles d'un « Projet de règlement international des prises maritimes » : ces 68 articles traitent, outre les dispositions générales, de l'arrêt, de la visite, de la recherche, de la saisie, de la nationalité du navire, de la cargaison et de l'équipage, des transports interdits pendant la guerre, du blocus, des formalités qui suivent la saisie, de la conduite du navire saisi dans un port de l'un des belligérants.

Dans la séance du 4 septembre 1879, M. Bulmerincq exposa l'état actuel des travaux de la commission et le résultat auquel il avait pu aboutir après deux années d'efforts continus. L'insuffisance du droit en vigueur est évidente. Il faut fixer la théorie véritable en faisant une étude comparée des dispositions en vigueur dans les différents pays. Il n'existe pas à cet égard d'ouvrage complet sur le

(1) *Ibid.*, p. 99-109.
(2) *Ibid.*, p. 296-98; R. D. I., 1880, p. 98.

droit des prises ; l'auteur du rapport a voulu combler cette lacune dans la mesure de ses moyens. Le désir de fonder un *droit international des prises*, qui remplacerait les droits nationaux, est partagé par nombre d'hommes politiques et aussi par certains gouvernements. C'est à l'Institut qu'il appartient de faire le travail préliminaire et de prouver que la législation désirée est non-seulement nécessaire, mais aussi pratiquement réalisable.

L'ajournement des délibérations jusqu'à la session prochaine, fut voté, sur la demande de M. Bulmerincq, qui cette fois-ci encore reçut un juste tribut de remerciements et de félicitations (1).

524. — En 1880, à la session tenue à Oxford sous la présidence de M. Mountague Bernard, l'Institut fut encore forcé de renvoyer à la session suivante la discussion du droit matériel et formel des prises maritimes. Sur la demande de M. Bulmerincq, une commission fut nommée pour examiner et réviser, le cas échéant, le projet relatif à l'ensemble du droit des prises ; cette commission se compose, outre le rapporteur (M. Bulmerincq), de MM. Asser, Bluntschli, Martens, Gessner, Goos, Hall, Pierantoni, Renault, Rivier, Alb. Rolin et Sir Travers Twiss (2).

525. — Il n'y a pas eu de session générale de l'Institut en 1881. « Divers motifs, dit la *Revue de droit international*, ont décidé le bureau de l'Institut à consacrer l'année 1881 à des travaux et études préparatoires et à remettre la session générale à l'année 1882. L'un de ces motifs est la nécessité d'élaborer avec le plus grand soin le projet de réforme du droit des prises qui doit être soumis à l'Institut dans sa prochaine réunion. » Le projet de règlement rédigé par M. Bulmerincq a suscité plusieurs observations critiques de la part de MM. Gessner, Perels, et Sir Travers Twiss. La commission du *droit des prises* s'est réunie à Wiesbaden pour examiner le projet et les critiques, et s'accorder sur un projet définitif ; elle a siégé le 3 septembre et les jours suivants (3).

(1) R. D. I., 1881, p. 77.
(2) R. D. I., 1881, *l. c.*
(3) R. D. I., 1881, p. 520. La *Revue de droit international* n'a pas encore publié les résolutions arrêtées par cette commission.

Tel est le point où en sont arrivés les travaux de l'Institut; l'heure de la décision de l'Institut approche : elle sonnera probablement lors de la prochaine session, qui aura lieu en sept. 1882. On sent quelle autorité s'attachera aux résolutions que doit prendre la savante compagnie : cette autorité sera d'autant plus grande, que nulle réforme n'aura été élaborée et mûrie avec un soin aussi jaloux, grâce au zèle infatigable de M. Bulmerincq.

526. — On le voit donc : le temps est dès longtemps passé où quelques voix timides et isolées s'élevaient en faveur de l'inviolabilité de la propriété privée sur mer. Les partisans de cette grande cause, qui semble maintenant gagnée, s'appellent aujourd'hui légion ; leur opinion est devenue l'opinion générale et presque universelle : elle a été solennellement affirmée par l'organe le plus autorisé du droit des gens moderne, l'Institut de Gand.

Mais la vieille pratique, qui est encore la pratique actuelle, compte des défenseurs autorisés, et on ne saurait passer sous silence les arguments qu'ils invoquent en faveur du droit de capture.

Il ne faut pas remonter plus haut que les premières années du XIXe siècle, pour voir la question de l'inviolabilité discutée et débattue en sens contraire par les publicistes. Ce n'est guère que lorsque les voix de Mably, de Galiani, de Franklin et des orateurs de la Législative, non moins que la théorie de Rousseau, eurent trouvé un écho dans la conscience de Portalis, que la thèse de l'inviolabilité, en gagnant du terrain, souleva des protestations et suscita des critiques.

527. — Ward, au début de son *Treatise on relative rights and duties of belligerent and neutral powers in maritime affairs*, s'inscrit en faux contre l'idée que la guerre est compatible avec une paix commerciale, c'est-à-dire que la propriété privée ennemie pourrait être exempte de capture. Ward soutient même qu'elle est saisissable sous pavillon neutre (1). Vers la même époque —

(1) Ward, *A treatise on relative rights*, réimpr. 1875, p. 1. Ce volume est suivi de deux appendices : l'un contient la Déclaration de Paris; l'autre une pétition de M. Urquhart au Parlement pour demander l'an-

l'ouvrage de Ward parut en 1801 — c'est une maxime courante qu'il ne saurait y avoir rien de pareil à une lutte militaire coexistant avec une paix commerciale. « *There is no such thing as was for armies and peace for commerce* », dit Lord Kenyon. « *A military war and a commercial peace*, dit Sir W. Scott, *is a thing not yet seen in the world* (1). » On est si éloigné de considérer comme admissible, comme possible même, le respect de la propriété privée ennemie, qu'on la déclare sujette à capture même sous pavillon neutre : « *Enemies' cargoes*, répète-t-on avec Sir W. Scott, *are seizable at sea whatever the ships, whatever the cargoes, and whatever the destination.* » Le droit de faire la chasse à la propriété privée ennemie même sous pavillon neutre est considéré comme un droit primordial et supérieur. Pitt déclare que « rather than concede this principle (that the neutral flag covers enemies' goods) he would wind the flag round his body and seek his glory in the grave (2). » On demanderait vainement des raisons aux auteurs de ces assertions : ils sont trop convaincus, pour en donner.

528. — L'auteur danois Tetens donne des raisons, telles quelles. Dans ses *Considérations sur les droits réciproques des puissances belligérantes et des puissances neutres sur mer*, il justifie de la manière suivante les différences qui sont observées entre le traitement de la propriété privée sur mer et le traitement de cette même propriété sur terre. *a*) Sur terre, les biens immeubles des particuliers ne peuvent pas être emportés par l'ennemi ; on ne pourrait pas non plus les vendre. Les effets mobiliers ne sauraient être transportés ni réalisés facilement. « Au contraire, les propriétés saisies sur mer sont des cargaisons, des marchandises qu'on peut réaliser immédiatement, quoique quelquefois au-dessous de leur juste valeur. La partie belligérante qui s'en empare en profite donc pour ses forces pécuniaires, ce grand mobile des forces militaires. » *b*) « En comparant les objets

mulation de cette Déclaration, en date du 3 juillet 1874 (p. 177-80). L'éditeur, M. Stanley, dit notamment, dans sa préface, qu'on a exagéré les excès des corsaires, et que Lord Clarendon n'a pas étudié la matière dans les livres de droit, mais dans les nouvelles.

(1) Johnstone, *Handbook of Maritime Rights*, 1876, p. 111-12.

(2) *Id.*, *ibid.*, p. 98.

que l'on peut saisir sur terre en nature et tout à la fois, avec ceux qui peuvent être saisis sur mer, on voit l'énorme différence de ce qu'un État peut souffrir par la perte des uns et des autres. » *c*) La capture frappe en général plusieurs commerçants, atteint des sociétés d'assurances. « Ce n'est donc pas un seul individu qui en pâtit ; et c'est en cela que la saisie sur mer porte le caractère des contributions sur terre qui pèsent sur des communautés et des corporations (1). » *d*) Sur terre, le pillage des particuliers serait inséparable de duretés et de vexations personnelles : c'est pour cela qu'il est réputé injuste par le droit des gens positif et incompatible avec l'honneur d'une guerre honnête. Sur mer, au contraire, la capture peut avoir lieu sans aucune de ces duretés et de ces violences personnelles : le bâtiment ennemi est sommé par l'attaquant et, s'il ne résiste pas, il est « paisiblement emmené au port, où le capteur met en sûreté sa proie et où le procès sur la légalité de la saisie peut être instruit devant le tribunal. » Il peut y avoir des abus : il y en a eu beaucoup sur lesquels il a fallu se taire ; mais ces abus ne sont pas liés intimement à la saisie sur mer, comme ils le sont à l'exécution militaire sur terre ; c'est le principal (2).

Malgré l'éloge décerné à Tetens par M. Ortolan, qui cite *in extenso* les passages que nous avons résumés, et trouve qu'ils exposent « avec vérité et autorité les différences entre la capture sur terre et celle sur mer » (3), ces raisons ne trouvent pas grâce devant M. Fiore : il le fait remarquer à bon droit, toute l'argumentation de l'auteur danois repose sur l'idée que l'intérêt est la loi suprême qui doit régler les rapports des belligérants (4).

(1) Tetens, en effet, voit dans les contributions et les réquisitions une manière plus régulière de saisir les biens ennemis: donc le droit positif des gens n'interdit pas aux belligérants la saisie entre les particuliers ennemis ; c'est plutôt la manière d'exercer ce droit rigoureux, qu'il règle et modifie. Tetens, *Considérat. sur les droits récipr. des puiss. bellig. et des puiss. neutr.*, éd. franc., Copenh.,1805, sect. 1, *Principes généraux*, n° 7, p. 21. L'ouvrage de Tetens parut en allemand en 1802: l'édition française, assez rare comme on peut penser, se trouve à la Bibliothèque Nationale.

(2) Tetens, *op. cit.*, sect. II, *De la saisie des propriétés ennemies sur mer*, n° 1, p. 60-64.

(3) Ortolan, *Règles Int. ou Diplom. de la Mer*, 4e éd., 1864, II, liv. III, ch. II, p. 46, note 1.

(4) Fiore, *op. cit.*, II, p. 328-330. — Nous ne nous attarderons pas,

529. — Le chancelier américain, James Kent, qui, dans la première partie de ses *Commentaries on American Law*, publiés pour la première fois en 1826, traite du droit international ou plutôt de la doctrine américaine en matière de droit international, maintient catégoriquement l'idée d'après laquelle la guerre n'a pas lieu seulement entre les États, mais entre tous les individus qui font partie de l'un et tous ceux qui font partie de l'autre État. Le gouvernement représente la volonté de tout le peuple, et agit pour toute la communauté. La guerre fait cesser toutes relations commerciales entre les sujets des deux ennemis, sauf autorisation expresse du gouvernement dont ils relèvent (1). Spécialement, en ce qui concerne la guerre maritime, Kent ne trouve rien à objecter à la coutume barbare de l'*embargo*, dont il cite un exemple remontant à quatre cents ans avant J.-C. (2). Il traite aussi du caractère hostile et souscrit à tous les errements de la jurisprudence des Cours de prises anglaises et américaines, au sujet desquels nous sommes suffisamment édifié (V. *sup.*, n° 166-186) (3).

530. — Dix ans après, en 1836, les *Éléments de droit international* de Wheaton faisaient leur première apparition. Après avoir posé la règle déduite de la loi naturelle, que l'emploi de la force contre l'ennemi n'est autorisé par le droit qu'autant qu'il est nécessaire à l'accomplissement du but de la guerre, Wheaton constate la différence qui existe entre la guerre maritime et la guerre continentale. « Cette dissemblance a été justifiée par l'usage allégué de considérer comme butin la propriété privée enlevée dans

pour notre compte, à prendre à partie les arguments de Tetens : aujourd'hui plus que jamais, il est inexact d'assimiler la capture aux réquisitions et aux contributions ; quant à la perte que la capture cause à l'État des capturés, elle ne saurait avoir d'effet sur le résultat final de la lutte ; enfin, si l'intérêt même du conquérant a pu hâter l'avénement du principe du respect de la propriété privée dans la guerre continentale, il est inexact de voir dans cet intérêt la source même du principe, et il est douteux que l'intérêt bien entendu du belligérant lui conseille la capture des vaisseaux ennemis, même en admettant avec Tetens qu'au-dessus de l'intérêt il n'y ait pas le droit.

(1) Kent, *Comm. on Amer. Law*, 12e éd., Boston, 1873, Part 1, *Int. Law*, *Lect.* III, § 55-71. Cf. ce que dit M. Bluntschli, *Beut.*, p. 128-131.

(2) *Id.*, *ibid.*, § 61 : il s'agit des Syracusains qui, avant toute déclaration de guerre, saisirent les vaisseaux carthaginois mouillés à Syracuse.

(3) *Id.*, *ibid.*, *Lect.* IV, § 73-87.

les villes prises d'assaut. Le fait bien connu que des contributions sont levées sur les territoires occupés par une armée ennemie, au lieu d'une confiscation générale de la propriété appartenant aux habitants, sert encore de justification; et puis l'objet de la guerre sur terre étant la conquête ou l'acquisition d'un territoire qui doit être échangé en équivalent d'un territoire perdu, la considération du vainqueur pour ceux qui vont être ou ont été ses sujets, l'empêche naturellement d'exercer ses droits extrêmes dans ce cas particulier: tandis que le but des guerres maritimes est la destruction du commerce et de la navigation de l'ennemi, source et nerf de sa puissance navale; et ce but ne peut être atteint que par la capture et la confiscation de la propriété privée (1). »

Au sujet de la course, Wheaton dit qu'« il est fort à craindre que tant que seront tolérées les captures de la propriété privée, ce mode particulier de nuire au commerce de l'ennemi continue à être pratiqué, spécialement quand il fournit les moyens de contre-balancer la supériorité de la marine publique de l'ennemi (2). »

Wheaton admet d'ailleurs qu'une des conséquences immédiates de la guerre, est l'interdiction de toutes relations commerciales entre les sujets des États belligérants sans la permission de leurs gouvernements respectifs, non-seulement pour des raisons politiques, mais encore pour une raison juridique, à savoir que l'ennemi n'a pas de *persona standi in judicio*, et qu'ainsi des contrats obligatoires ne peuvent intervenir entre sujets respectivement ennemis (3).

531. — Manning, dont les *Commentaires sur le Droit international*, publiés pour la première fois en 1839, admet l'ancienne théorie, suivant laquelle la guerre a pour conséquence nécessaire de rendre ennemis les uns par rapport

(1) Wheaton, *Élém.*, 5e éd., 1874, II, part. IV, ch. II, § 7, p. 17. — Wheaton ne dit pas s'il approuve ces raisons alléguées. M. Bluntschli, *Beut.*, p. 133-34 le compte parmi les partisans de l'inviolabilité : nous nous croyons autorisé à le placer au nombre des adversaires de ce principe, ou parmi ceux qui s'accommodent *la mort dans l'âme* de la pratique actuelle. C'est aussi ce que fait M. Ortolan, *op. cit.*, II, p. 46.

(2) Wheaton, *Élém.*, II, part. IV, ch. II, § 10, p. 19.

(3) *Id.*, *ibid.*, I, part. IV, ch. I, § 13, p. 295-305.

aux autres, tous les sujets respectifs des États belligérants (1). Manning se rattache étroitement à l'école de Grotius : un droit de la guerre *in infinitum*, à merci, et des tempéraments dictés par l'humanité.

Au sujet de la guerre maritime, il porte le jugement suivant, où l'on peut voir l'expression, non pas assurément d'un blâme, mais de quelque chose qui ressemble à un regret. « With this single exception — il s'agit du traité de 1785 « made in accordance with what Franklin called his quaker notions », — the practice of States has been always unvaried in subjecting to confiscation the property of enemies captured at sea. This is partly occasioned by the nature of maritime warfare, of which the object is in a great measure the destruction of the commerce of the enemy, *and it may partly result from the connexion between piracy and maritime warfare which formerly existed* (2). »

532. — L'ordre chronologique nous amène à mentionner l'opinion de M. Ortolan, qui est considéré à bon droit comme le meilleur défenseur du droit traditionnel de la guerre maritime, de sorte qu'on peut lui appliquer le mot du poëte :

... Si Pergama dextra
Defendi possent, etiam hac defensa fuissent.

Dans ses *Règles internationales et Diplomatie de la Mer*, dont la première édition date de 1844, M. Ortolan a essayé de justifier le droit de prise, mais en se plaçant au point de vue de la politique ou plutôt de la nécessité militaire. Il reconnaît, en effet, qu'il existe des *lois de la guerre* : la guerre est une relation d'État à État ; les biens et les droits des individus doivent être respectés (3). Mais, tandis que sur terre il est de principe de respecter autant que possible les propriétés privées, soit mobilières, soit immobilières, on suit sur mer par rapport aux navires de commerce une conduite toute différente : quoiqu'ils appartiennent à des particuliers, on les confisque eux et leurs cargaisons, et les

(1) Oke Manning, *Comm. on the Law of Nations*, a new edit. by Sheldon Amos, Londres et Cambridge, 1875, ch. IV, p. 166-67.

(2) Manning, *Comm.*, ch. V, p. 183-84.

(3) Ortolan, *Règles Int. et Dipl. de la Mer*, 4e éd., Paris, 1864, II, liv. III, ch. I, p. 27-28.

hommes de leurs équipages sont faits prisonniers. Il semble qu'il y ait là une contradiction flagrante ; aussi s'est-on élevé avec force à diverses reprises, mais surtout dans ces derniers temps, contre cet usage de la guerre maritime.

M. Ortolan objecte tout d'abord aux adversaires du droit de prise maritime, que c'est le moins rigoureux parmi tous les autres, qu'il constitue un moyen presque pacifique de forcer sans effusion de sang l'ennemi à la paix. Mais il n'insiste pas sur ce point de vue que M. Bulmerincq a pu appeler celui de l'humanité relative, et entre dans le vif de la question, en présentant à l'appui du droit de capture des arguments tirés surtout de la différence qui existe entre les moyens de nuire dont on dispose sur terre et ceux dont on dispose sur mer : il s'acquitte de ce soin avec la netteté élégante qui caractérise cet éminent publiciste (1).

533. —M. Ortolan résume ensuite son argumentation, pour lui donner plus de force en la dégageant de tout ce qui n'y est pas essentiel. « Mais pour nous, les seuls motifs déterminants, ceux auxquels nous voudrions réduire la démonstration, parce qu'ils sont concluants, parce qu'ils simplifient singulièrement la difficulté et nous paraissent peu susceptibles de controverse, ces motifs sont : 1° que la marine marchande, soit dans son personnel, soit dans son matériel, est un moyen de puissance navale toujours prêt à venir en aide à l'État belligérant dont elle relève, à recruter sa marine militaire, en un mot, à se transformer à la première réquisition en instrument de guerre. A ce titre, elle tombe directement sous le coup des forces navales ennemies qui pourront l'atteindre ; 2° que si la marine marchande et les marchandises qu'elles portent étaient reconnues libres et inviolables, quoiqu'appartenant à l'ennemi, il serait libre à une puissance belligérante, en ne mettant en mer aucun bâtiment de guerre, de rendre illusoires à son égard les effets de la guerre maritime, de continuer à exploiter par ses navires de commerce les mers et les continents, et de puiser ainsi des moyens même de continuer la lutte dans les opérations de cette marine marchande, soit par les impôts, soit par l'accroissement de la fortune privée, dont l'ensemble, en définitive, constitue la fortune de l'État. »

(1) Ortolan, *op. cit.*, II, p. 40-42 ; p. 42-46.

534. — M. Ortolan n'est point cependant opposé à toute amélioration et à toute innovation, et voici dans quel sens et jusqu'à quel point, suivant lui, une réforme des coutumes de la guerre maritime est possible et désirable. « Il n'est pas à dire cependant que les coutumes qui existent aujourd'hui ne puissent, dans l'avenir, être améliorées. Ce qui reste d'hésitation ou de regret dans la conscience, suivant le sens intime de justice, à l'idée de la capture, par mesure de guerre, des bâtiments de commerce et de leurs cargaisons, c'est qu'il y a là un heurtement, un antagonisme forcé entre le droit des États d'une part, et celui de la propriété privée de l'autre. Sacrifier, comme on le propose en théorie, le droit des États à celui de la propriété privée, ne serait pas une solution, car ce serait sacrifier le moindre intérêt et le moindre droit aux plus importants. Quelques puissances auraient beau s'y engager par traité, la nature des choses, aux premiers faits de guerre, reprendrait son empire ; de telles stipulations ne formeraient jamais qu'un droit conventionnel, mais non un droit général, parce qu'elles ne seraient pas dans la vérité du droit. Sacrifier, sans retour, comme la pratique universelle l'a fait jusqu'à présent, le droit de propriété privée au droit des États, c'est faire céder ce qui est de moindre à ce qui est de plus haute importance ; mais il n'y en a pas moins un sacrifice des particuliers. La véritable solution sera celle qui séparera ce qui revient d'une part au droit des États dans leurs moyens de guerre, d'autre part au droit des particuliers, et conciliera ces deux droits, autant que possible, dans leur conflit : au droit des États, la capture des bâtiments de commerce et de leurs cargaisons ; au droit de la propriété privée, dans certains cas particuliers et selon la nature et le but de la guerre, une réserve sur la valeur des objets saisis, à régler soit immédiatement selon des règles déterminées, soit à la paix. Voilà, suivant nous, le point extrême où la voie du progrès puisse conduire. Au-delà, il y aurait non pas progrès, mais perturbation ; conséquences non pas utiles, mais funestes plus qu'on ne s'en doute à l'humanité. »

On a trouvé — M. Gessner notamment — que cette solution manque de clarté et de précision. Le fait est que M. Ortolan déclare « qu'il n'adopte pas sans réserve l'opi-

nion de l'éminent publiciste allemand Heffter », qui, comme on le sait, propose de substituer le séquestre à la confiscation. Il n'en est pas moins vrai que, selon la remarque de M. Bluntschli, il y a dans l'argumentation de M. Ortolan une idée juste, à savoir que la question ne doit pas être résolue exclusivement en vue des intérêts de la propriété privée, mais aussi en vue du droit des États de faire tout ce qui est nécessaire à la conduite des opérations militaires. Mais de ce que les moyens de faire la guerre sont naturellement plus faibles sur mer que sur terre, s'ensuit-il qu'il faille autoriser dans la guerre maritime des procédés jugés contraires au droit dans la guerre terrestre (1) ?

535. — L'auteur des *Règles internationales et Diplomatie de la Mer* est resté fidèle à sa manière de voir : il l'a de nouveau affirmée et défendue par les mêmes arguments, dans la *Revue Maritime et Coloniale* de mars 1873, en présentant une traduction faite par M. Nusbaum de l'ouvrage de M. Tecklenborg sur « La marine marchande de l'Allemagne et les droits et les devoirs des neutres dans la dernière campagne (2). »

536. — Le droit de capture reconnu, M. Ortolan se demande par qui il pourra être exercé. Il ne met pas en doute la légitimité de la course. Sans doute, les armements en course ont *souvent* donné lieu à des excès demeurés *quelquefois* impunis ; mais dans la guerre sur terre, la conduite des soldats, même de ceux qui composent les armées régulières et permanentes, n'a pas toujours été exempte d'actes répréhensibles dont la répression a souvent échappé à la justice militaire (3). Après avoir été bien des fois frappée d'anathème, la course a été solennellement réprouvée par le Congrès de Paris. Parmi les États réellement maritimes, celui qui a la flotte militaire la plus puissante, a intérêt à l'abrogation de la course et la considère comme un progrès de la civilisation. Quoi qu'il en soit, l'abrogation édictée par la déclaration de Paris « n'a pas le caractère d'universalité

(1) Ortolan, *op. cit.*, II, p. 47-50 ; Bluntschli, *Beut.*, p. 147 ; R. D. I., 1878, p. 76-77.

(2) *Rev. Marit. et Colon.*, XXXVI (janv.-mars 1873), p. 858-63 : M. Ortolan prend à partie un précédent ouvrage de M. Tecklenborg «La Liberté des Mers », dont nous avons parlé plus haut (V. *sup.*, n° 469).

(3) Ortolan, *op. cit.*, II, liv. III, ch. III, p. 58-65.

nécessaire pour en faire une règle absolue et uniforme du droit international maritime fondé sur les traités (1). »

537. — MM. Pistoye et Duverdy défendent aussi le droit de prise, comme moyen de guerre nécessaire pour affaiblir l'ennemi et abréger la durée de la lutte. Ils reconnaissent que la guerre est une relation d'État à État, seulement ils n'admettent, en quelque sorte, que la moitié de cette vérité. Qu'on en juge plutôt : « Dans le monde tel qu'il est constitué, la guerre se fait d'État à État ; les particuliers n'y peuvent prendre part que dans certains cas déterminés par le droit des gens et par les lois spéciales de chaque nation. Mais la guerre se fait contre eux, surtout la guerre maritime. Ainsi, un belligérant peut légitimement capturer, selon le droit des gens, les navires des sujets du souverain ennemi, et sur terre, les belligérants frappent des contributions de guerre sur les sujets de l'ennemi (2). » Mais ils voient dans le droit de prise un moyen de guerre légitime, parce qu'il est nécessaire (3).

On allègue contre le droit de prise qu'il frappe presque exclusivement le commerce, c'est-à-dire la partie de la nation ennemie qui est précisément la moins hostile au belligérant. Mais dans la guerre terrestre, c'est la partie du pays occupée qui souffre le plus : ce n'est pas à la nation du capteur à s'occuper des pertes et des désastres causés par la guerre : qu'on fasse pour les armateurs dont les navires ont été capturés ce qu'on fait pour les habitants des provinces envahies, qu'on leur alloue une indemnité. D'ailleurs, il vaut mieux pour le commerce que la guerre se fasse vigoureusement et en capturant les navires marchands pendant deux ou trois années, que de se faire mollement et en respectant ces navires pendant dix ou quinze années.

538. — Mais la capture n'aboutira pas toujours à l'interruption et à la destruction momentanée du commerce de l'ennemi : même alors, elle affaiblira réellement l'État belligérant : et, en effet, « les bâtiments de commerce, dans tous les pays peuvent, à la volonté du gouvernement, mais

(1) Ortolan, *op. cit.*, II, p. 73-75.

(2) Pistoye et Duverdy, *Traité des prises marit.*, éd. augm., 1859, I, p. 3-4.

(3) *Id., ibid.*, I, p. 5 ; p. 16-18.

moyennant indemnité, devenir bâtiments de guerre. Ils sont aux ordres de leur gouvernement, qui peut les mettre en réquisition pour le transport des troupes, des vivres et des munitions. » Il en est de même des matelots, appelés, à la première réquisition, à servir sur les bâtiments de guerre de l'État auquel ils appartiennent. « Ce sont là des raisons spéciales pour l'ennemi d'étendre les effets directs de la guerre à des choses et à des hommes qui sont si près d'y être incorporés par leur propre gouvernement. » Mias si le droit de capturer les navires marchands de la nation ennemie appartient à chaque belligérant, comme chacun peut renoncer à ses droits, il est loisible aux nations belligérantes de renoncer à capturer les bâtiments de commerce ennemis (1).

539. — Si la capture des bâtiments de commerce est légitime, les armements en course sont-ils aussi des actes légitimes? Avant de répondre en principe à la question, MM. Pistoye et Duverdy jettent un coup d'œil sur l'histoire. A l'origine, les corsaires n'étaient pas les auxiliaires de flottes qui n'existaient point: les rois s'adressaient aux particuliers, quand ils n'avaient pas de marine (2); plus tard, quand ils eurent des flottes, ils s'adressèrent encore à eux pour rendre leurs armements plus considérables et plus re-

(1) Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, I, p. 18-21. — A ce propos, MM. Pistoye et Duverdy rappellent qu'en 1823 la France parut vouloir renoncer à ce droit. Un fait avéré, c'est qu'elle ne fit pas d'armements en course. Mais peut-être les bâtiments de la marine militaire opérèrent-ils des captures. V. sur ce point notre 1re Partie (p. 97, note 1).

(2) *Id.*, *ibid.*, I, p. 21-23. — MM. Pistoye et Duverdy relèvent pour la France deux faits intéressants. Quand François Ier voulut, pour empêcher les Anglais de se fortifier dans Boulogne, faire croiser une flotte dans la Manche, il s'adressa au fameux Ango, de Dieppe, qui eut bientôt armé une flotte puissante. Quand en 1555, sous Henri II, la gouvernante des Pays-Bas eut saisi tous les navires français qui se trouvaient dans ses ports, le roi de France, pour tirer vengeance de cet affront en interrompant les relations entre l'Espagne et les Flandres, fit appel aux Dieppois; ils équipèrent immédiatement dix-neuf navires, avec lesquels ils livrèrent aux Espagnols une bataille et la gagnèrent. — Malgré ces faits, ce serait une erreur de croire, comme on l'a fait fréquemment, que les rois de France n'ont pas songé, avant François Ier, à constituer une marine royale : c'est à Philippe-le-Bel qu'on doit faire remonter l'origine de la marine militaire en France : « il en a préparé et ébauché sinon complété l'organisation », comme l'a dit et démontré M. Ch. Jourdain dans un savant *Mémoire sur les commencements de la marine militaire sous Philippe-le-Bel*, Paris, Impr. Nat., mai 1881.

doutables à l'ennemi.— Une fois le droit de prise admis en principe, on ne peut contester la légitimité de la délivrance de lettres de marque par chaque gouvernement à ses sujets. « Les corsaires sont de véritables bâtiments de guerre montés par des volontaires auxquels le souverain, comme récompense, abandonne les prises qu'ils font, de la même manière qu'il distribue quelquefois aux troupes de terre une partie des contributions de guerre levées sur l'ennemi vaincu. » Mais, si au point de vue des principes, l'institution de la course est légitime, en fait, elle s'est discréditée, et elle n'est pas sans dangers : aussi, en fait, sinon en droit, est-elle condamnable (1).

540. — Hautefeuille doit être aussi rangé parmi les défenseurs les plus convaincus du droit de prise et de la course. L'éminent publiciste français, qui a si puissamment soutenu la cause des neutres, s'est expliqué à maintes reprises contre la doctrine de l'inviolabilité : il a effleuré la question dans les *Droits et devoirs des nations neutres en temps de guerre maritime*, l'a examinée dans son *Histoire des origines, des progrès et des variations du droit maritime international*, et l'a traitée avec quelque développement dans une monographie *Propriétés privées des sujets belligérants sur mer*, publiée d'abord dans le *Monde Commercial*, ensuite tirée à part, et enfin insérée dans ses *Questions de droit maritime international.*

Dans les *Droits et devoirs des neutres* on trouve, non sans quelque étonnement, émise cette idée, que si l'on admet l'inviolabilité de la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi, du même coup on fait disparaître toute prise exercée sur les navires neutres et sur leurs cargaisons : tout le système de contrôle et de sanction destiné à assurer l'exécution des devoirs des neutres est sapé par la base. « Si la propriété privée ennemie à la mer était exempte de la saisie et de la prise, par une conséquence nécessaire et forcée, le navire et autres propriétés neutres à la mer seraient exempts de saisie et de confiscation. Il n'y aurait plus de contrebande de guerre, plus de blocus protégés par les droits de prévention et de suite, plus de visite à la mer, plus

(1) Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, p. 27-29.

de saisie de propriété ennemie sur le navire ami ; ces conséquences inévitables ont certainement échappé à l'esprit des auteurs et des partisans de la proposition (il s'agit de la proposition Marcy), et je ne doute pas que dès qu'elles apparaîtront avec leur indispensable application elles refroidissent très-sensiblement le zèle des néophytes (1). » Il est bien certain qu'une fois admis le respect de la propriété ennemie sous pavillon ennemi, il sera moins que jamais question de saisir cette propriété sous le pavillon neutre. Mais quels sont les publicistes autorisés et les gouvernements qui ont jamais pensé à abolir la contrebande de guerre et le droit de visite, en demandant l'abolition de la capture ? Il s'agit si peu de permettre aux neutres de fouler impunément aux pieds les devoirs de la neutralité, qu'il est question seulement de l'inviolabilité du commerce pacifique : ainsi, neutres et belligérants seront toujours assujettis au droit de visite et aux restrictions qui dérivent du blocus et de la contrebande de guerre.

Dans les *Propriétés privées des sujets belligérants sur mer*, Hautefeuille se fait une idée moins exagérée de la portée de la réforme qu'on propose. Mais, après avoir supposé que les navires ennemis seront en parfaite sécurité pourvu qu'ils s'abstiennent de faire le commerce de contrebande et de violer les blocus, il suppose, prenant le contrepied de l'idée énoncée dans les *Droits et devoirs des neutres*, que les neutres seront soumis à un système arbitraire dans lequel on verra reparaître les anciens abus, de telle façon que le sort des sujets ennemis serait meilleur que celui des neutres : « l'état de choses existant se trouverait complétement renversé (2). » Ici encore, ce sont des hypothèses gratuites et fantaisistes : qui donc a jamais songé à traiter les ennemis avec plus de faveur que les neutres?

541. — Mais, sans insister sur ces exagérations et sur ces contradictions, nous devons mentionner sommairement les arguments qu'Hautefeuille oppose au principe du respect de la propriété privée sur mer.

(1) Hautefeuille, *Droit et dev. des nat. neutres*, 3e éd., III, tit. XIII, p. 203-04.

(2) Hautefeuille, *Propriétés privées des sujets belligérants sur mer*, 1860, p. 35-37.

Il s'attache à « prouver que la base même de la proposition Marcy est fausse, parce que la propriété des sujets ennemis à terre n'est pas respectée ; que cette proposition non-seulement n'est pas conforme, mais encore est directement contraire aux lois de l'humanité ; et enfin que l'intérêt bien entendu de toutes les nations européennes, de la France notamment, et surtout celui des puissances maritimes secondaires, qui sont le plus souvent appelées à rester spectatrices des grandes luttes sur l'Océan, est de rejeter cette innovation (1). »

542. — *a*). On demande que la propriété privée sur mer soit inviolable comme elle l'est sur terre ; on s'étonne que les nations civilisées, se conduisant avec une si parfaite humanité dans les guerres terrestres, continuent à se montrer si inhumaines, si barbares, sur l'Océan. « Nous nions, répond Hautefeuille, l'existence d'aucune règle, d'aucune loi internationale, d'aucun traité, celui de 1785 excepté, d'aucun acte quelconque qui ait proclamé le principe de l'inviolabilité de la propriété privée sur terre ; par conséquent, nous nions l'existence même du principe : car, s'il existait, il aurait été souvent violé, et il n'est pas possible que ces violations si nombreuses, si fréquentes, n'aient pas amené des récriminations et même des stipulations spéciales pour en prévenir le retour. »

Mais en fait, la propriété privée des sujets ennemis est-elle respectée dans les guerres terrestres ? Hautefeuille passe en revue les guerres contemporaines, la conduite de l'Angleterre dans l'Inde, celle des États-Unis à l'égard des populations indigènes, celle de la France en Algérie, celle de la Russie dans le Caucase, les procédés du général Giulay dans le Piémont, trouve légitimes tous les faits qu'il relève, et arrive à cette conclusion : « Le même principe régit les propriétés mobilières et immobilières ; d'après le droit de la guerre terrestre, elles sont soumises à la loi qu'il plaît au vainqueur de leur imposer... Son intérêt est toujours la base et la mesure de sa modération (2). »

543. — *b*). Même en admettant que la guerre terrestre déploie réellement toute l'humanité qu'on lui prête, il est facile

(1) Hautefeuille, *op., cit.*, p. 13.
(2) *Id., ibid.*, p. 14-21.

de prouver que cette conduite ne peut être appliquée à la guerre maritime. Sur mer, le seul moyen de nuire à l'ennemi est de le priver des avantages qu'il tire des propriétés publiques et privées, en s'emparant de ces propriétés. Et puis, la saisie sur mer est si commode. « Sans aucuns frais, sans aucun effort, le navire change de route et se rend avec tout son chargement au lieu de la destination nouvelle qui lui est assignée. » Il y a plus : le navire lui même est une espèce de propriété spéciale dont la nature seule suffit pour justifier la capture. Ce chef-d'œuvre de l'industrie humaine n'est pas seulement propre aux opérations pacifiques du commerce ; il peut aussi servir à toutes les opérations de la guerre. Sans subir la moindre transformation, il peut être employé au transport des troupes, des vivres et des munitions de toute espèce. A peu de frais il peut devenir une machine de guerre. « Il n'existe pas un seul navire de commerce, qui ne soit propre à devenir une machine de guerre, et cela, sans exiger de grandes dépenses. Tout bâtiment, grand ou petit, peut recevoir un armement proportionné à sa force et être employé au combat, non-seulement comme corsaire, ce qui aujourd'hui paraîtrait peu important aux yeux de quelques personnes, mais même par son emploi immédiat et direct par l'État, emploi que la Déclaration de 1856 n'a pas aboli (1). »

544. — La capture des navires marchands est une mesure conforme aux règles de l'humanité. L'adoption du principe de l'inviolabilité aurait pour résultat de prolonger les hostilités et les maux effroyables qu'elles entraînent. Bien plus, elle rendrait la guerre plus cruelle, plus atroce : « ne pouvant plus s'emparer des navires sur la haute mer, on les détruira dans leurs refuges ; ne pouvant ruiner le commerce sur l'Océan, on l'anéantira dans les ports. Le belligérant attaquera de vive force, il bombardera toutes les villes maritimes. L'humanité aura alors à déplorer des malheurs beaucoup plus grands, beaucoup plus réels, que la prise des

(1) Hautefeuille, *op. cit.*, p. 21-24. — On peut se demander comment Hautefeuille qui a au moins entrevu la légitimité de la création d'une marine de guerre volontaire, comme le prouve ce passage, est encore un partisan convaincu de la course.

navires marchands et la détention des hommes qui les montent (1). »

De plus, le principe prétendu de l'inviolabilité n'est pas seulement contraire aux lois de l'humanité sainement entendues : il est en opposition avec « les règles les plus sacrées de la morale internationale, et même de la morale privée. » Son adoption aurait pour conséquence de ménager l'impunité de tous les attentats commis par les peuples éloignés qui ne peuvent être atteints que par mer, et aussi de créer, dans l'intérieur des États belligérants, une classe d'hommes tout à fait en dehors des calamités publiques, et profitant, pour s'enrichir, des malheurs qui pèsent sur leurs concitoyens.

545. — *c*). La proposition de déclarer inviolable la propriété sur mer est « le résultat d'un calcul politique assez habile pour donner le change aux esprits trop portés à accepter tout ce qui leur est proposé sous une apparence plus ou moins philosophique. » L'abolition de la capture aurait pour effet d'établir le despotisme absolu des États-Unis dans les deux Amériques ; elle serait la consécration du despotisme maritime et mercantile de l'Angleterre, désormais délivrée de la seule crainte qui puisse la retenir aujourd'hui (2). La capture doit donc être maintenue. Mais il faut réglementer la guerre maritime, surtout en ce qui concerne les rapports des belligérants et des neutres (3).

546. — C'est en se plaçant à ce point de vue de la neutralité maritime, qui est son point de vue favori et même exclusif, que Hautefeuille défend la légitimité de la course, mais en lui enlevant une attribution qu'elle n'aurait jamais dû posséder, la police des neutres (4). Mais, dira-t-on, si les

(1) Hautefeuille, *op. cit.*, p. 25-30.

(2) *Id.*, *ibid.*, *Prop. priv.*, p. 31-38.—On remarquera qu'Hautefeuille semble bien parfois se contredire : tantôt il prétend que l'abolition de la capture entraînera la suppression de la guerre maritime ; tantôt il reconnaît que pour que cette suppression eût lieu, il faudrait qu'il n'y eût plus ni blocus, ni contrebande de guerre, ni droit de visite, ni opérations navales proprement dites. Cf. *Id.*, *Hist. des or. du dr. m. int.*, p. 457-59.

(3) *Id.*, *Prop. priv.*, p. 38-39.

(4) On se souvient que M. Giraud a soutenu la même idée (mais sans la préciser comme le fait ici Hautefeuille), dans la discussion qui eut

corsaires n'ont aucun droit sur le pavillon neutre, tous les navires ennemis leur échapperont en arborant cette bannière. « Ceci ne me paraît pas sérieux, répond Hautefeuille, car, sans donner à l'armateur aucun droit sur le navire neutre, on peut lui accorder celui de faire l'enquête du pavillon ; il fera la visite du navire rencontré, et, aussitôt que des passe-ports neutres lui seront montrés, il devra se retirer, sans s'enquérir d'autre chose, pas même de la destination ou de la nature du chargement. »

Ainsi réglée avec une loyale et énergique sévérité et restreinte dans ses limites primitives, la course n'est pas seulement un moyen de guerre conforme à la loi primitive ou divine et à la loi secondaire : elle est encore un moyen, sinon unique, du moins très-efficace, d'établir une sorte d'équilibre maritime qui n'existe pas encore. Nul peuple ne peut opposer à l'Angleterre des flottes égales en nombre, pour l'empêcher de faire peser sur le monde entier le poids de ce qu'elle appelle son droit maritime. Mais l'Angleterre a un côté vulnérable : sa marine marchande est immensément développée, et le commerce est un des éléments essentiels de son existence. De là « l'habile et captieuse proposition » qu'elle a faite au Congrès de Paris ; les plénipotentiaires sont tombés dans le « piége » qu'on leur tendait et la course a été abolie (1).

547. — Dans sa *Jurisprudence du Conseil des Prises pendant la guerre de* 1870-1871, M. Barboux, après avoir rappelé que la France a usé, dans cette guerre, du droit de prise dans les conditions où l'autorisent les stipulations du traité de Paris, déclare que, quant à lui, il croit « que ce droit est conforme à la raison, et que de longtemps, dans l'état actuel de la politique européenne, ni l'Angleterre ni la France n'y pourront renoncer. » On a allégué qu'il existe entre les règles de la guerre terrestre, et celles de la guerre maritime une opposition intolérable. M. Barboux rapporte les raisons données par M. Ortolan en faveur de la capture, et ajoute :

lieu en 1860 à l'Académie des Sciences Morales et Politiques sur la course maritime (V. *sup.*, n° 426).

(1) Hautefeuille, *Hist. des or. du dr. int.*, p. 442-44. Hautefeuille revient à plusieurs reprises sur cette idée. V. *Id.*, *Quest. de dr. m. int.*, 1868, IX, p. 202-03.

« En un mot, la justification du droit de prise, c'est la nécessité, qui, dans l'exercice des droits de la guerre, est la mesure même de la justice. Le supprimer, c'est réduire à néant la puissance navale des nations maritimes ; le jurisconsulte allemand Heffter reconnaît lui-même qu'on ne saurait exiger d'elles un pareil sacrifice. »

548. — Mais il faut faire un pas de plus et montrer que la contradiction n'est pas aussi forte qu'on le prétend entre les pratiques de la guerre terrestre et celles de la guerre maritime, et que cette dernière est beaucoup moins désastreuse et beaucoup moins cruelle que la guerre terrestre. L'ennemi ne peut enlever ni la maison ni la terre ; « mais il crible la maison de ses obus ; il en chasse les habitants et y installe ses soldats, il ravage les récoltes, s'empare de tout ce qui peut lui servir, il accable les citoyens paisibles de réquisitions et de contributions de guerre ....» « En outre, le système de guerre inauguré par la Prusse en 1866 et en 1870 s'imposera peu à peu à toute l'Europe. Ce ne seront plus des armées de 150.000 ou de 200.000 hommes qui seront mises en ligne, mais des masses d'hommes immenses qui seront jetées sur le pays ennemi? Une effroyable dévastation marquera nécessairement leur passage, et les ruines causées par les guerres terrestres tendront plutôt à s'accroître qu'à diminuer. Quelle comparaison est possible entre de pareils désastres et les pertes causées par la guerre maritime? On accordera sans peine que les forces navales de l'Allemagne ne sont presque rien si on les compare à celles de la France ; nous avons donc fait à nos ennemis tout le mal qu'il était possible de leur faire ; leurs ports ont été bloqués ; leurs bâtiments poursuivis partout. En résumé, 90 bâtiments leur ont été pris, et la valeur des vaisseaux et des chargements capturés n'atteint pas six millions (bâtiments pris : 90 ; relâchés : 2 ; restitués par application du traité de paix : 13). Dans cette même guerre, les ruines subies sur terre par des propriétés privées inviolables dépassent la somme de six cents millions. »

Non-seulement la guerre maritime, même avec le droit de prise, est moins ruineuse que la guerre terrestre, elle est aussi infiniment moins cruelle. « Nécessité d'un jugement qui valide la capture, toutes les formes de la procédure

judiciaire introduites dans l'exercice des droits de la guerre... voilà les règles de la guerre maritime. Qui oserait les comparer aux procédés de la guerre terrestre ? La différence est si saisissante que le jurisconsulte suédois (1) Tetens y trouve la justification du droit de prise (2).»

549. — Si les nations maritimes ne peuvent, sans s'amoindrir elles-mêmes, renoncer au droit de prise, il semble du moins qu'elles peuvent renoncer au droit de faire prisonniers de guerre les équipages des navires marchands. « L'exercice de ce droit, dit M. Barboux, inflige à des citoyens paisibles de cruelles souffrances morales ; il irrite l'ennemi sans produire chez lui un affaiblissement véritable. L'humanité le condamne et les nécessités de la politique ne le défendent pas (3). »

550. — Dans sa patriotique brochure sur la *Course maritime*, M. Carron, député d'Ille-et-Vilaine, appelle de tous ses vœux le rétablissement de la course : il nous apprend qu'une pétition en ce sens a été déposée sur le bureau de l'Assemblée nationale. M. Carron commence par justifier le droit de capture sans lequel la course n'a pas de raison d'être. Si la neutralisation de la propriété flottante suivait l'abolition de la course maritime prononcée par le Congrès de Paris, le champ des hostilités serait infailliblement transporté sur terre : ce que veulent précisément les grandes puissances continentales, l'Allemagne, la Russie et l'Autriche (4).

La capture doit donc être maintenue. « Mais alors il faut achever de remonter la pente, nous mettre en mesure de déchirer l'art. 1 de la Déclaration de Paris et reprendre cette arme contre la propriété flottante qui nous fit jadis et

(1) C'est sans doute une faute d'impression : Tetens est danois, comme on le sait.

(2) Barboux, *Jurispr. du Conseil des Prises*. p. 17-26.

(3) Barboux, *op. cit.*, p. 27-35. — Puisque M. Barboux se place de préférence au point de vue des « nécessités de la politique,» c'est l'éventualité d'une guerre avec la Grande-Bretagne qu'il faudrait envisager : dans la guerre de 1870-71, où l'on n'a fait prisonniers que 250 matelots, il n'a été saisi que 90 bâtiments : tant que la France aura affaire à l'Allemagne, elle pourra renoncer au droit de capture aussi bien qu'au droit de faire prisonniers les équipages des navires marchands ; mais dans une guerre avec l'Angleterre serait-ce 250 matelots anglais que la marine française capturerait ?

(4) Carron, *La Course maritime*, Paris, 1875, p. 16 ; p. 17-30.

pendant bien longtemps un si bon service : la course maritime (1). » Ici M. Carron entreprend une apologie de la course. Les Jean Bart, les Cassard, les Duguay-Trouin, les Surcouf et tant d'autres n'avaient-ils pas avant tout la passion de l'honneur français ? Les corsaires de Saint-Malo n'ont-ils pas accompli des prodiges d'héroïsme ? M. Carron raconte quelques-uns de ces exploits (2).

La Déclaration de Paris est une œuvre de surprise, d'imprévoyance politique, « de légèreté » : elle nuit à la France sans servir les intérêts permanents de la civilisation et de l'humanité. Loin de neutraliser la propriété flottante, sachons imiter la Russie qui a fort bien su faire annuler les clauses du traité de 1856 qui la gênaient, et dans les mêmes formes annonçons aux puissances contractantes que nous rentrons en possession du droit d'armer en course des bâtiments marchands. « Qui pourrait nous imputer une autre idée que celle de la légitime défense ? La course *convient* aux forts ; elle est *nécessaire* aux faibles (3). »

551. — En M. Delalande nous rencontrons un nouvel adversaire de l'inviolabilité et un partisan de la course. Il déclare que « le contraste, si frappant au premier abord, qu'on signale entre la guerre maritime et la guerre continentale, est plus apparent que réel ; il existe néanmoins dans une certaine mesure, et ni les efforts des publicistes ni les tendances humanitaires modernes ne parviendront jamais à l'effacer : c'est que chaque sorte de guerre a sa nature, ses principes, ses conditions, ses formes particulières. » Le droit de capture est légitime : c'est un moyen d'affaiblir l'ennemi, et « un moyen presque pacifique et cependant d'une efficacité incontestable. »

La France a un intérêt sérieux à maintenir le droit de capture : c'est l'arme la plus terrible dont elle puisse se servir vis-à-vis de la Grande-Bretagne et des États-Unis.

Quant à la course, M. Delalande la considère comme un

(1) Carron, *op. cit.*, p. 40-41.

(2) *Id.*, *ibid.*, p. 41-62. — M. Carron, comme le dit M. Rolin-Jaequemyns, R. D. I., 1875, p. 698, parle en vrai représentant de Saint-Malo, en concitoyen des Duguay-Trouin, des Surcouf.

(3) *Id.*, *ibid.*, p. 62-83 ; p. 5-16. M. Carron cite un ouvrage de M. Dislere, que nous n'avons pas sous les yeux : *Les croiseurs et la guerre de course.*

mode de guerre légitime et il pense que les États européens en général et la France en particulier n'ont pas gagné, tant s'en faut, à la Déclaration de 1856.

En dernière analyse, « l'inviolabilité de la propriété privée sur mer serait sans doute un progrès au point de vue philanthropique ; mais la question est de savoir si ce progrès n'est pas une utopie et si la suppression du droit de prise ne rendrait pas impossible la guerre maritime (1). »

552.—Dans un article d'abord inséré dans la *Revue Maritime et Coloniale*, puis converti en brochure sous ce titre : *Un nouveau droit maritime international* (1875), M. Aube, alors capitaine de vaisseau, s'est aussi prononcé à la fois contre l'inviolabilité de la propriété privée sur mer et en faveur de la course. Pour M. Aube, « à quelque point de vue qu'on l'envisage, la guerre est une nécessité, et ses droits priment les droits de la justice (2). » Qu'est-ce en effet que la guerre, si ce n'est l'appel à la force pour le maintien du droit? Le but de la guerre est donc d'affaiblir par tous les moyens possibles l'ennemi. « Le choix entre ces moyens n'est jamais une question de justice et d'humanité ; il dépend de considérations de tout autre ordre, de convenances dont ceux qui sont chargés du succès de la guerre, qui en sont responsables jugent seuls et en dernier ressort (3).... »

Aussi ce qu'il faut chercher, ce n'est pas un progrès théorique dans la loi internationale : tout pacte nouveau serait déchiré, comme dit M. Ortolan. Ce qu'on doit faire, c'est essayer d'empêcher, ou du moins de retarder le retour de la guerre (4). — L'abandon de la course compromet la défense nationale, pour tout autre peuple que le peuple anglais (5).

553. — MM. Funck-Brentano et Albert Sorel, dans leur *Précis du droit des Gens*, exposent que « la guerre maritime, comme la guerre continentale, place les États sous le régime de la nécessité ; mais la différence des conditions

(1) Delalande, *Des prises marit.*, *Thèses doct. Paris*, 1875, I, p. 57-66 ; p. 91-106.

(2) Aube, *Un nouveau droit marit. int.*, 1875, p. 15.

(3) Aube, *op. cit.*, p. 14. Cf. p. 16-19. — M. Aube partage d'ailleurs sur la guerre et sur son rôle providentiel et régénérateur les idées de Joseph[illegible]tre et de M. de Moltke.

(4) [illegible] p. 23.

(5) [illegible] p. 24.

dans lesquelles la guerre a lieu, produit des nécessités différentes, et il en est résulté des coutumes particulières aux guerres maritimes. »

Une de ces coutumes est la capture des navires marchands et de leurs cargaisons. Sur mer, il y a nécessité pour les États de ne respecter ni la propriété privée, ni la liberté des sujets inoffensifs. Cette nécessité dérive du caractère même de la guerre maritime. « L'objet de la guerre est d'établir le droit du plus fort, c'est-à-dire de contraindre l'État le plus faible à se soumettre aux prétentions du vainqueur. Sur le continent, ce but peut être atteint sans que la propriété privée et la liberté des sujets inoffensifs en soient nécessairement lésés. On a vu même que le droit du plus fort s'établissait d'autant plus vite et d'autant plus solidement que le vainqueur respecte davantage la liberté et les biens des particuliers. Il en est autrement dans les guerres maritimes ; les places fortes de la côte et la flotte de guerre d'un État peuvent être détruites sans que l'autorité intérieure de l'État en soit ébranlée, et sans que par suite l'État soit contraint de se soumettre. Si la nation pouvait continuer avec les étrangers ses relations commerciales, les revenus de l'État continueraient de s'accroître ; il pourrait demeurer indifférent aux actes de guerre de l'ennemi et se bornerait à chercher dans l'extension du commerce national une compensation aux pertes que l'ennemi lui aurait fait subir. La guerre maritime n'aboutirait ainsi qu'à des destructions inutiles, elle serait sans objet, puisque le droit du plus fort ne serait pas établi. Pour qu'il le soit, il faut que le travail et la richesse de la nation soient atteints par la guerre, que le commerce soit suspendu, que les revenus de l'État se tarissent, que ses relations avec les étrangers s'arrêtent ; il faut par conséquent que la propriété privée soit atteinte, autrement il n'y aurait point de guerre maritime (1). »

Si la capture des navires de commerce par les navires de guerre de l'État ennemi est dans la coutume générale des États, les belligérants demeurent libres de renoncer à faire acte de capture sur leurs marines marchandes respectives. Cette renonciation, fort naturelle lorsque la guerre

(1) Th. Funck-Brentano et A. Sorel, *Précis du droit des gens*, 1877, p. 400-03.

maritime n'est pour les belligérants qu'une conséquence de la guerre continentale et qu'elle n'en saurait modifier les résultats, ne manque pas de se produire quand les forces navales et le commerce maritime des belligérants sont limités ou que la nature des choses ne leur permet pas de faire avec efficacité la guerre maritime (1).

554. — Quant à la course, MM. Funck-Brentano et A. Sorel estiment qu'elle « est un avantage pour les États qui, possédant une marine marchande nombreuse, peuvent aisément armer des corsaires ; elle est une nécessité pour les États dont la marine de guerre est insuffisante pour lutter contre les forces navales de l'ennemi : sans la course, ces États abandonnent leur commerce à l'ennemi et ne peuvent trouver aucune compensation dans la capture de navires marchands. » Mais la course donnait nécessairement lieu à des abus : de là son abolition en 1856 (2).

555. — D'ailleurs, les mêmes publicistes reconnaissent que la capture de la propriété privée est un reste des usages suivis par les anciens États et par les peuples barbares ; si elle a disparu en grande partie de la guerre continentale, si elle s'est maintenue dans la guerre maritime, cette différence tient à ce que les rapports maritimes des nations sont moins bien connus et par suite moins bien déterminés que leurs rapports sur les continents (3). Ils donnent enfin à entendre que cet état de choses pourrait bien prendre fin, et qu'il prendra nécessairement fin le jour où les esprits seront pénétrés de cette vérité que la prospérité d'une nation est solidaire de la prospérité des autres (4).

556. — Parmi les auteurs américains qui, postérieurs à Kent, se sont montrés opposés à l'inviolabilité de la propriété privée, on peut signaler Dana et Halleck.

Dana a plaidé avec beaucoup de conviction la cause de la capture de la propriété privée à la mer ; c'est le procédé le plus humain, et souvent le plus efficace de la guerre maritime ; c'est le dernier moyen de guerre à supprimer (5).

(1) Funck-Brentano et Sorel, *op. cit.*, p. 406-07.
(2) *Id.*, *ibid.*, p. 407.
(3) *Id.*, *ibid.*, p. 427.
(4) *Id.*, *ibid.*, p. 430.
(5) Dana's Wheaton, *Elements of int. Law*, p.876, cité par M. D. Field, *Outlines of an int. Code*, 2e éd., 1876, p. 528.

557. — Halleck est un disciple immédiat de l'école de Grotius. La guerre n'est pas, à ses yeux, purement et simplement une lutte entre les gouvernements des États ennemis : son effet essentiel est de constituer en état d'hostilité les uns au regard des autres tous les membres de chaque État ennemi (1). Une des conséquences les plus importantes de ce principe est l'interruption et l'interdiction absolue de toute relation commerciale entre les sujets des deux nations en guerre : « There cannot exist at the same time a war of arms and a peace of commerce (2). »

La propriété privée ennemie est sujette à saisie et à confiscation. Tel est le droit, mais sur terre l'usage y a substitué la règle de l'exemption générale (3) ; sur mer, ce droit subsiste dans toute son étendue et dans toute sa vigueur : la pratique est conforme aux principes juridiques, tels qu'ils se déduisent de la notion même de la guerre (4).

558. — Les auteurs anglais les plus récents n'ont pas, en général, répudié les principes dont nous avons rencontré l'expression dernière chez Manning.

Wildman, qui écrivait dix ans après Manning, ses *Institutes of international Law* (1849-50), ne met pas en doute la nécessité ni la légitimité du droit de capture. On va voir que ce droit cadre à merveille avec la notion qu'il se fait de la guerre. « The primary effect of war is to extinguish all civil intercourse, and to place all the subjects of belligerents in the condition of enemies. The principle extends not only to natural born subjects, but to all persons domiciled in the enemy's territories ; to all persons who come to reside therein with knowledge of the war ; and to all who having come to reside before the war, continue their residence after the commencement of hostilities for a longer time than is necessary for their convenient departure..... The corporeal and incorporeal property of the enemy is liable to confiscation (5). »

Wildman adopte, sans la critiquer, la jurisprudence des

(1) Halleck, *Int. Law*, New-York, ch. xv, § 8, p. 356-57.
(2) *Id.*, *ibid.*, ch. xv, § 9, p. 357-58.
(3) *Id.*, *ibid.*, ch. xix, p. 446-69.
(4) *Id.*, *ibid.*, ch. xx, p. 470-95.
(5) Wildman, *Inst. of. int. Law*, II, 1850, p. 8-9.

tribunaux de prises anglais : il a le mérite de l'avoir exposée d'une façon très-complète et presque systématique. Son livre est un témoignage net et précieux : il n'y faut pas chercher de grandes inspirations théoriques.

559. — Sir Robert Phillimore répudie les doctrines de Hume et de Bynkershoek sur la guerre, et affirme l'existence de *lois de la guerre* (1). Mais ces lois ne commandent pas, aux yeux de l'éminent juge, le respect de la propriété privée de l'ennemi : cette propriété est sujette à confiscation, en principe, partout où l'ennemi la trouve sous sa main. Des tempéraments ont été apportés à ce principe, notamment en ce qui concerne la propriété immobilière (2).

Sur mer, la propriété ennemie est saisissable, même sous pavillon neutre : l'Angleterre a abandonné inconsidérément ce droit de courir sus à la propriété ennemie sous tout pavillon. Il n'est pas étonnant qu'après avoir obtenu cette innovation, on en demande une autre, l'abolition totale du droit de capture. C'est une proposition radicalement inadmissible, pour deux raisons principales.

En premier lieu, on allègue en vain que la guerre se fait entre les gouvernements, non entre les individus : les sujets ne se distinguent pas de leur gouvernement, aux yeux du droit international ; les commerçants ne peuvent être en paix pendant que les armées se battent ; un tel renversement de l'ordre naturel des choses ne serait pas seulement antipatriotique et funeste : il serait probablement irréalisable, ou, du moins, ne saurait durer longtemps si on le décrétait.

En second lieu, le but de la guerre étant la paix, tout ce qui retarde le rétablissement de la paix est un mal : cette idée hybride d'une guerre entre les souverains et d'une paix entre les sujets n'aboutirait qu'à faire traîner la guerre en longueur et à retarder indéfiniment l'avénement de la paix : les souffrances et les privations infligées aux particuliers ont maintes fois amené la fin de la guerre : témoin la marche dévastatrice du général Sherman dans la guerre de la Sécession. En 1870, la Prusse, malgré ses déclarations, a-t-elle respecté la propriété des particuliers inoffensifs dans les départements envahis ? Ces instructions tant vantées du

(1) Phillimore, *Comm.*, III, 2e éd., 1876, § 49-50, p. 77-84.
(2) *Id.*, *ibid.*, III, § 75, p. 128 ; § 90, p. 148.

Dr Lieber, le général Sherman en avait sans doute un exemplaire dans sa poche, pendant ses ravages et ses incendies dans la Géorgie et dans la Caroline (1).

560.—Sir Travers Twiss, MM. Mountague Bernard, Westlake et Lorimer, nous l'avons déjà constaté à propos des travaux de l'Institut de droit international (V. *sup.*, n° 504), doivent aussi être rangés parmi les adversaires de l'inviolabilité.

Sir Travers Twiss, dans son ouvrage intitulé *Law of Nations considered as independent political communities*, émet l'idée que la guerre donne une sorte de droit de représailles à l'encontre de la propriété privée ennemie : cette propriété est sujette à saisie et à confiscation, aussi bien dans le territoire de l'ennemi que sur la haute mer. En conséquence, « If a belligerent cruiser meets a merchant vessel on the open Sea, and the vessel or its cargo belongs to an enemy, it is consistent with the primary object of all war that the belligerent should do justice to himself by taking possession of his enemy's property and converting it to his own use. Property so taken by a belligerent from an enemy on the high Sea is termed prize (prise) of war, whilst property taken from an enemy on land is termed booty (butin) of war.» « No juridical difficulty, ajoute Sir Travers Twiss, can arise when the property of an enemy found on the high Sea is not mixed up with the property of a neutral..... (2). »

D'après le même auteur, le jugement des prises a uniquement pour but de « constater si la propriété saisie appartient à un neutre ou à un ennemi, et d'en ordonner la restitution si elle appartient aux sujets d'une puissance neutre, de façon à empêcher le capteur, dans son âpre poursuite, de molester des commerçants inoffensifs, et à conjurer ainsi des conflits internationaux (3). » Pour ne laisser aucun doute sur sa pensée, l'éminent jurisconsulte ajoute : « Enemies have no *locus standi in judicio* in a Prize Court under the general Law of Nations, and they cannot claim of Right that their property upon capture by a belligerent cruiser should be taken into a port of the belligerent or of his ally for en-

(1) Phillimore, *Comm.*, III, § 218, p. 261-67.

(2) Twiss, *The Law of Nations*, *War*. 2e éd., 1875, § 73. p. 141.

(3) *Id.*, *ibid.*, § 167, p. 331 ; Cf. *Id.*, *La théorie de la continuité du voyage*, Paris, 1877, p. 7. V. *sup.*, n° 277.

quiry and adjudication. Capture of itself divests an enemy of his property *jure belli* (1). »

561. — M. Westlake, dans les *Observations* qui ont été publiées par la *Revue de Droit international*, à propos de l'article de M. Gessner sur la réforme du droit maritime, après avoir indiqué l'état réel de l'opinion publique en Angleterre au sujet de la Déclaration de Paris, a résumé avec force et clarté les raisons, à ses yeux décisives, qui lui paraissent commander le maintien du *statu quo* dans le droit de la guerre maritime.

« Veuillez considérer de sang-froid que chaque matelot peut être employé sans aucun intervalle d'apprentissage préliminaire, à la manœuvre d'un vaisseau de guerre ou de transport ; que dans quelques pays tout matelot est légalement obligé à ce service, et que probablement, en tous pays, il serait requis pour cet objet en cas de nécessité ; que tout navire marchand peut être employé comme transport de guerre sans grande difficulté, pour un court passage, avec des machines ou des remorqueurs à vapeur ; que les côtes d'Angleterre sont bien proches de pays où, depuis la dernière discussion sur ce sujet au sein du Parlement, les armements se sont considérablement accrus et où l'on compte par millions les hommes armés ; que ce serait une folle présomption, même chez la plus grande puissance maritime du monde, de ne pas faire entrer en ligne de compte l'interruption essentielle, ne fût-ce que pendant quelques heures, de sa suprématie sur une partie quelconque de la mer. Demandez-vous alors, quelle que soit votre opinion personnelle, si vous pouvez vous attendre à ce que des Anglais cessent de regarder le droit de capturer autant de vaisseaux et de matelots ennemis qu'ils le pourront, comme absolument essentiel à leur sûreté en temps de guerre. Si vous pouvez répondre affirmativement, je crois ne pas employer de termes trop forts en disant qu'il y a entre vos idées et les nôtres un abîme, en présence duquel toute discussion devient inutile (2). »

(1) Twiss, *op. cit.*, § 167, p. 331-32.

(2) R. D. I., 1875, p. 258. — Quant à l'état de l'opinion publique anglaise au sujet de la Déclaration de Paris, M. Westlake dit que la majorité de 262 voix contre 38, qui a refusé de mettre aux voix la motion

562. — M. Lorimer a plaidé la cause de la capture avec toutes les ressources d'un esprit ingénieux et philosophique, dans le n° du mois d'août 1875, de la Revue qui paraît à Édimbourg sous le titre de *The Journal of jurisprudence and Scottish law magazine*, dans des lettres adressées au *Times*, enfin dans des *Observations* sur l'article précité de M. Gessner.

Dans ces *Observations*, publiées par la *Revue de Droit international*, auxquelles nous nous attachons, M. Lorimer commence par s'inscrire en faux contre l'opinion d'après laquelle, quand on s'empare d'objets appartenant à des particuliers ennemis, on commet un vol. La saisie de la propriété privée ne mérite pas cette qualification : elle présente bien plutôt de l'analogie avec l'expropriation pour cause d'utilité publique.

563. — La capture ne frappe ou ne devrait frapper les particuliers qu'en passant : c'est contre l'État ennemi qu'elle est dirigée, et c'est lui qu'elle atteint en dernière analyse. « Le particulier, dont la propriété est saisie, n'en perd aucunement ou ne devrait pas en perdre la valeur. En sa qualité de particulier, il la prête ou la cède pour ainsi dire à son propre pays. Le belligérant qui s'en empare, lui en donne un reçu : en d'autres termes, il tire une lettre de change du montant de cette valeur sur l'État auquel appartient le propriétaire des objets saisis. Cette lettre de change, il l'endosse pour ainsi dire, avec responsabilité éventuelle du paiement au cas où il serait défait. Si le pays du propriétaire dépouillé agit loyalement vis-à-vis de celui-ci, il fait honneur au billet, ou, en d'autres termes, il lui rembourse le

Cochrane aurait pu dissiper toutes les appréhensions que cette motion a suscitées. Le vote de 263 contre 38 fait une ample part aux agitateurs en proportion de leur chiffre réel et de leur importance dans le pays. « La vérité est qu'en relevant les opinions émises par les hommes d'État ayant fait partie d'un cabinet quelconque, toutes les fois que la Déclaration de Paris a été discutée à la Chambre des Communes, depuis 1856 jusqu'à aujourd'hui, on trouve un parti libéral unanime pour le maintien de la Déclaration et un parti conservateur divisé. » En 1875, M. Westlake constatait que c'étaient précisément les membres du parti conservateur favorables au maintien qui étaient au pouvoir. R. D. I., 1875, p. 256-57. — Aujourd'hui, le parti libéral détenant le pouvoir, on doit savoir à quoi s'en tenir : le chef du cabinet actuel, M. Gladstone, a déclaré, notamment en 1871, qu'il était impossible que l'Angleterre revînt sur la Déclaration de Paris.

dommage subi, contre production du reçu. La dette qui en résulte devient ainsi une dette de l'État. Dans ces conditions, si les particuliers subissent des pertes, cela ne peut provenir que d'une combinaison vicieuse ou d'une mauvaise exécution d'une mesure que doit prendre chaque État vis-à-vis de ses propres sujets. Si la nation à laquelle appartient l'individu dépouillé, triomphe, elle se fait indemniser par le vaincu, alors même que la restitution en nature est impossible, de tout ce qu'elle a payé à ses sujets ; si elle est défaite, la perte subie par les particuliers est comprise dans les frais de la guerre qui retombent sur le pays entier sous forme d'impôt... »

Ainsi, pour tout navire capturé, le capteur délivrerait un reçu, comme il en est délivré un pour les réquisitions et pour les contributions : ce reçu donnerait droit à une indemnité, sous une forme ou sous une autre. M. Lorimer reconnaît que ce système « n'est parfaitement organisé » nulle part, ni en Angleterre, ni ailleurs : on a bien essayé de le mettre en pratique, en ce qui concerne la guerre terrestre, mais d'une manière assez informe et assez incomplète.

564. — Voici ce qu'il conviendrait de faire pour la guerre maritime : le pays auquel appartient le propriétaire du navire saisi l'indemniserait, tout au moins dès l'instant où le navire a été déclaré de bonne prise par la juridiction du pays du capteur ; le montant de cette indemnité sera la valeur réelle du vaisseau, ou, en tous cas, la somme pour laquelle il a été assuré, et non la valeur que le capteur, colludant avec le propriétaire capturé, aurait pu attribuer sur le reçu au navire saisi. De la sorte, « le grand but de ceux qui veulent faire de la guerre une affaire publique, un duel d'État à État, et ménager les bourses, sinon les personnes des particuliers, serait complétement atteint. La propriété dont s'emparerait un des gouvernements serait aussitôt payée par l'autre. La saisie revêtirait ainsi son vrai caractère, celui d'une expropriation forcée pour cause d'utilité militaire... L'anxiété des chambres de commerce se calmerait. » Mais la responsabilité de l'État vis-à-vis de ses propres sujets ne saurait être absolument illimitée : l'État tracera à ses armateurs certaines routes maritimes, en dehors desquelles le droit à l'indemnité cessera.

565. — Tel est le système, assurément ingénieux et original, du savant professeur écossais. Son auteur le défend contre deux objections principales, qui tendent à le renverser en lui opposant une fin de non-recevoir.

On dit : en admettant que nous protégions nos propres concitoyens contre les effets injustes de la capture, ce procédé n'en est pas moins brutal vis-à-vis de nos ennemis. Mais, répond M. Lorimer, si la guerre ne peut être abolie, la guerre au commerce est, de toutes les formes de guerre, la plus humaine, tout en n'étant pas la moins efficace : elle devient encore plus humaine qu'elle ne l'a été jusqu'ici, du moment que l'État devient responsable des pertes subies par les particuliers. Dans ce système, le fait de saisir une balle de coton constitue une attaque aussi directe que le fait de tuer un homme : au lieu d'être indirecte, la pression exercée sur l'État ennemi devient directe ; en devenant plus humaine, elle devient plus énergique et plus efficace.

On fait encore valoir contre la capture un autre argument. Autrefois, nous dit-on, l'Angleterre n'avait rien à craindre du maintien de ce système de piraterie privilégié : aujourd'hui, il en est autrement ; en face de la marine anglaise, se sont élevées d'autres marines dont une seule serait peut-être de force à lui tenir tête, et dont deux ou trois réunies lui seraient supérieures. A cela M. Lorimer répond que la Grande-Bretagne a des ressources maritimes incomparables, et il les énumère avec un légitime orgueil (1).

566. — Dans la même Revue écossaise, *The Journal of jurisprudence and Scottish law magazine*, M. Lorimer a publié, en décembre 1875, une leçon d'ouverture intitulée *English and foreign jurists and international jurisprudence* : il reprend dans cette leçon la thèse de la capture des navires marchands et défie ses adversaires de répondre aux quatre questions suivantes : 1° Est-ce que ce mode de faire la guerre est plus destructif que tout autre pour les personnes ou pour les vies ? 2° Est-il plus contraire à la morale que la marche d'une armée ennemie, le cantonnement des soldats, la perception de contributions en pays ennemi ? 3° Est-il plus difficile à l'État de garantir le citoyen contre

(1) R. D. I., 1875, p. 261-68.

dommage subi, contre production du r ... ieu sur mer.
résulte devient ainsi une dette de ... anglaise est-
tions, si les particuliers subisser ... ée quelconque?
provenir que d'une combinaisc ... ficiers ou à l'hon-
exécution d'une mesure que
vis de ses propres sujets ... l'occasion de revenir
l'individu dépouillé, tri ... urance par l'État que
vaincu, alors même ... ns dire pourquoi nous ne
sible, de tout ce c ... rallier.
faite, la perte s ... consentant pour notre part à ne pas
les frais de l ... de vol, brigandage ou piraterie, — on ne
forme d'im ... ra dans cet essai que quand nous reproduisons
Ainsi ... des autres — (2), nous ne saurions voir dans la
reçu, ... une expropriation pour cause d'utilité publique;
por ... nions catégoriquement, l'histoire en main, que la
r ... ure ait pour effet d'abréger la durée de la guerre, et
d'affaiblir l'ennemi au point de hâter le rétablissement de la
paix : il ne saurait être question à propos de la capture, de
rien qui ressemble de près ou de loin à l'expropriation dont
parle M. Lorimer. En outre, comme le dit M. Rolin-Jaequemyns, une expropriation qui n'a d'autres limites légales que le pouvoir matériel de l'expropriant, ne saurait être considérée comme régulière et juste : or, sur mer, la prétendue expropriation dont il s'agit n'a d'autres limites que le pouvoir matériel de prendre et de garder toute propriété privée ennemie naviguant sous pavillon ennemi : sur terre, la règle

(1) R. D. I., 1875, p. 697-98. — Nous avons déjà mentionné (n° 457) la réponse faite par M. Rolin-Jaequemyns à la seconde question de M. Lorimer : sur mer, on prend et l'on confisque selon ses forces ; sur terre, on réquisitionne selon ses besoins. A la première et la quatrième question, on peut répondre sans hésiter : Non. A la troisième question, M. Rolin-Jaequemyns déclare qu'il « hésiterait à faire une réponse quelconque, parce qu'il n'admet comme possible aucune garantie absolue contre la perte résultant de la saisie. Cependant, s'il y avait une différence, elle serait tout en faveur de la garantie contre les pertes sur terre, à cause du champ beaucoup plus étendu des opérations maritimes et du plus grand rôle de l'imprévu dans les pertes possibles. » R. D. I., 1875, p. 698.

(2) Cf. ce que dit M. Rolin-Jaequemyns sur ces expressions : « Les dures qualifications qui ont cours sur le continent au sujet de la capture ne sauraient s'adresser à ceux qui ont le pénible devoir de l'appliquer, ni à la grande et glorieuse nation pour la conscience de laquelle cette injustice n'est pas encore devenue apparente. » R. D. I., 1875, p. 270-71.

ıtraire que toute propriété privée ennemie doit
'e ; et c'est seulement par exception, en cas de
ertains objets peuvent être réquisitionnés (1).
le la capture à l'expropriation pour cause
ant deux fois inadmissible, l'État pour-
nir l'assureur des propriétés de ses
· des pertes causées par la capture ?
.e de M. Lorimer nous apparaît à la
.ucable et inefficace.

.aticable. Aucun État du monde ne pourrait ac-
l'obligation écrasante d'indemniser ses sujets de la
capture de leurs vaisseaux et, sans doute aussi, de toutes les pertes que peut leur causer la guerre. Il est arrivé que des États ont pourvu au soulagement des plus grandes misères, en accordant des indemnités aux victimes de la guerre. Mais il y a loin, de cette mesure purement gracieuse et dictée par des considérations d'humanité, à l'obligation stricte de rembourser aux particuliers tout ce qu'ils auront perdu, aussi rigoureusement qu'on paie une lettre de change. L'État peut, d'ailleurs, être vaincu, ruiné et absolument hors d'état de faire honneur à son obligation d'assureur de ses sujets. Le vainqueur se fera rembourser par le vaincu les indemnités qu'il aura payées à ses propres sujets : de la sorte, le vaincu aura à supporter le double fardeau des indemnités payées à ses sujets et de celles que le vainqueur a versées entre les mains de ses propres sujets. Ce serait le cas de répéter la vieille maxime qu'on a trop souvent rajeunie : *væ victis*. Aussi, M. Lorimer cherche-t-il à limiter la responsabilité de l'État : son rôle d'assureur cesserait, quant aux navires capturés en dehors de certaines routes maritimes. Même ainsi restreinte, la responsabilité de l'État serait encore bien lourde, à moins de ne désigner qu'un très-petit nombre de routes maritimes sur lesquelles le capturé aurait droit à l'indemnité ; de plus, la perspective d'énormes bénéfices pousserait la flotte militaire à attaquer avec toutes ses forces les immenses flottes marchandes qui suivraient ces grandes routes et obligerait la puissance maritime qui aurait à les protéger d'employer à ce soin toute sa marine militaire.

(1) R. D. I., 1875, p. 272.

une perte exceptionnelle, lorsque la saisie a lieu sur mer, que lorsqu'elle a lieu sur terre? 4° La marine anglaise est-elle une force moins disciplinée qu'une armée quelconque? Y a-t-il moins à se fier à l'honneur de ses officiers ou à l'honnêteté de ses hommes (1)?

567. — Comme nous n'aurons pas l'occasion de revenir sur le système d'indemnité ou d'assurance par l'État que propose M. Lorimer, nous devons dire pourquoi nous ne croyons pas pouvoir nous y rallier.

Tout d'abord, tout en consentant pour notre part à ne pas employer les mots de vol, brigandage ou piraterie, — on ne les rencontrera dans cet essai que quand nous reproduisons les paroles des autres — (2), nous ne saurions voir dans la capture une expropriation pour cause d'utilité publique; nous nions catégoriquement, l'histoire en main, que la capture ait pour effet d'abréger la durée de la guerre, et d'affaiblir l'ennemi au point de hâter le rétablissement de la paix: il ne saurait être question à propos de la capture, de rien qui ressemble de près ou de loin à l'expropriation dont parle M. Lorimer. En outre, comme le dit M. Rolin-Jaequemyns, une expropriation qui n'a d'autres limites légales que le pouvoir matériel de l'expropriant, ne saurait être considérée comme régulière et juste: or, sur mer, la prétendue expropriation dont il s'agit n'a d'autres limites que le pouvoir matériel de prendre et de garder toute propriété privée ennemie naviguant sous pavillon ennemi: sur terre, la règle

(1) R. D. I., 1875, p. 697-98. — Nous avons déjà mentionné (n° 457) la réponse faite par M. Rolin-Jaequemyns à la seconde question de M. Lorimer: sur mer, on prend et l'on confisque selon ses forces; sur terre, on réquisitionne selon ses besoins. A la première et la quatrième question, on peut répondre sans hésiter: Non. A la troisième question, M. Rolin-Jaequemyns déclare qu'il « hésiterait à faire une réponse quelconque, parce qu'il n'admet comme possible aucune garantie absolue contre la perte résultant de la saisie. Cependant, s'il y avait une différence, elle serait tout en faveur de la garantie contre les pertes sur terre, à cause du champ beaucoup plus étendu des opérations maritimes et du plus grand rôle de l'imprévu dans les pertes possibles. » R. D. I., 1875, p. 698.

(2) Cf. ce que dit M. Rolin-Jaequemyns sur ces expressions: « Les dures qualifications qui ont cours sur le continent au sujet de la capture ne sauraient s'adresser à ceux qui ont le pénible devoir de l'appliquer, ni à la grande et glorieuse nation pour la conscience de laquelle cette injustice n'est pas encore devenue apparente.» R. D. I., 1875, p. 270-71.

est au contraire que toute propriété privée ennemie doit être respectée ; et c'est seulement par exception, en cas de nécessité, que certains objets peuvent être réquisitionnés (1).

L'assimilation de la capture à l'expropriation pour cause d'utilité publique étant deux fois inadmissible, l'État pourrait-il au moins devenir l'assureur des propriétés de ses sujets, et les indemniser des pertes causées par la capture ? C'est ici que le système de M. Lorimer nous apparaît à la fois comme impraticable et inefficace.

Il est impraticable. Aucun État du monde ne pourrait accepter l'obligation écrasante d'indemniser ses sujets de la capture de leurs vaisseaux et, sans doute aussi, de toutes les pertes que peut leur causer la guerre. Il est arrivé que des États ont pourvu au soulagement des plus grandes misères, en accordant des indemnités aux victimes de la guerre. Mais il y a loin, de cette mesure purement gracieuse et dictée par des considérations d'humanité, à l'obligation stricte de rembourser aux particuliers tout ce qu'ils auront perdu, aussi rigoureusement qu'on paie une lettre de change. L'État peut, d'ailleurs, être vaincu, ruiné et absolument hors d'état de faire honneur à son obligation d'assureur de ses sujets. Le vainqueur se fera rembourser par le vaincu les indemnités qu'il aura payées à ses propres sujets : de la sorte, le vaincu aura à supporter le double fardeau des indemnités payées à ses sujets et de celles que le vainqueur a versées entre les mains de ses propres sujets. Ce serait le cas de répéter la vieille maxime qu'on a trop souvent rajeunie : *væ victis*. Aussi, M. Lorimer cherche-t-il à limiter la responsabilité de l'État : son rôle d'assureur cesserait, quant aux navires capturés en dehors de certaines routes maritimes. Même ainsi restreinte, la responsabilité de l'État serait encore bien lourde, à moins de ne désigner qu'un très-petit nombre de routes maritimes sur lesquelles le capturé aurait droit à l'indemnité ; de plus, la perspective d'énormes bénéfices pousserait la flotte militaire à attaquer avec toutes ses forces les immenses flottes marchandes qui suivraient ces grandes routes et obligerait la puissance maritime qui aurait à les protéger d'employer à ce soin toute sa marine militaire.

(1) R. D. I., 1875, p. 272.

Ce système d'assurance par l'État, fût-il praticable, serait inefficace. En effet, la perte que cause le droit de capture à la marine marchande résulte moins encore du nombre des prises faites, que de l'élévation des primes d'assurance. A la vérité, si toute prise était couverte par une indemnité, les primes d'assurance atteindraient un taux beaucoup moins élevé que si la perte restait purement et simplement à la charge du capturé. Mais elles subiraient quand même une élévation fort onéreuse pour le commerce, car l'État ne rembourserait au capturé que le *damnum emergens*, non le *lucrum cessans* : M. Lorimer ne parle que de la valeur réelle du navire et de la cargaison ; or, cela ne suffirait pas pour satisfaire les chambres de commerce et calmer leur anxiété. Le *dommage indirect*, suite nécessaire du maintien de la capture, serait encore assez énorme pour se faire ressentir cruellement (1).

568. — M. Sheldon Amos constate, dans ses *Lectures on international Law*, que les progrès de la civilisation ont profondément modifié les conceptions de l'humanité au sujet de la guerre : après avoir été l'état chronique de l'humanité, la guerre est devenue un état accidentel ; après avoir été conçue comme une mêlée entre les individus appartenant aux deux nations en guerre, elle est devenue dans les temps modernes une lutte d'État à État. Aussi, à côté d'un droit de la guerre à merci, *in infinitum*, qui est encore le droit théorique, il y a le droit pratique, qui a peu à peu limité et tempéré, finalement supplanté et annihilé le droit théorique (2).

Venant à parler spécialement de la guerre maritime, M. Sheldon Amos s'exprime ainsi : « The principles ruling the conduct of maritime wars have been less subjected to modification than those with respect to wars on land. The tendency hitertho has been to the detriment of the property of non combatants, — that is of the mercantile marine. There is a great tendency now to modify that principle as far as

(1) Cf. Bluntschli, *Beut.*, p. 154-56 ; R. D. I., 1878, p. 79-80 ; de Laveleye, *Respect de la propr. priv.*, p. 38-39 ; Gessner, *Kriegführende und neutrale Machte*, p. 14-16.

(2) Sheldon Amos, *Lectures on internationat Law*, Londres, 1874, *Lect.* IV, p. 64-65.

possible... » Cette tendance paraît devoir l'emporter avant longtemps ; le jour où elle triomphera, un grand pas aura été fait vers la suppression de toute guerre (1).

L'auteur des *Lectures on international Law* évite de se prononcer catégoriquement, sans doute parce que dans des leçons tout à fait élémentaires il ne peut discuter la question à fond. Nous le rangeons parmi les adversaires de l'inviolabilité, parce que, si comme philanthrope il ne paraît pas opposé à la suppression de la capture, comme jurisconsulte, il nous semble ne pas révoquer en doute la légitimité de ce moyen de guerre.

Au sujet des Cours de prises, M. Sheldon Amos met bien en lumière l'idée qu'elles ont à juger une question de droit international, celle de savoir si le capteur a agi conformément au droit international (2). Le fait de l'existence de tribunaux de prises chargés de veiller à l'observation de règles dans la guerre donne l'espoir de voir un jour des tribunaux internationaux, destinés à apaiser les différends qui menaceraient de dégénérer en conflits armés (3).

569. — Devant M. Johnstone, nous nous trouvons en présence d'un adversaire convaincu et militant de l'inviolabilité, et même de la Déclaration de Paris : M. Johnstone (M. P., *Member of Parliament*) est l'un des patrons de la *Maritime League for the resumption of naval Rights in Great Britain*, formée dans le but de dégager l'Angleterre de la Déclaration de Paris. Dans son *Handbook of Maritime Rights and the Declaration of Paris considered*, — ouvrage de polémique et vulgarisation, non de science, ce qui ne l'empêche pas d'être parfois précieux à consulter, — M. Johnstone, après avoir défini la guerre « a sentence of death and confiscation pronounced against your enemy », expose que la guerre maritime, qui ne comporte ni occupation, ni annexion, consiste à combattre les flottes de l'ennemi, à bombarder ses forteresses et à harceler son commerce. Dans ce dernier but, elle offre deux moyens : le blocus des ports et des côtes, la saisie de la propriété ennemie sur mer. Ce droit de saisir la propriété privée à la mer est,

(1) Sheldon Amos, *op. cit.*, p. 73.
(2) *Id.*, *ibid.*, *Lect.* VI, p. 99 sqq.
(3) *Id.*, *ibid.*, p. 117.

aux yeux de M. Johnstone, un droit de chasse illimité à l'encontre de toute propriété prrvée ennemie sous tout pavillon : si la Grande-Bretagne adoptait définitivement la fausse maxime que le *pavillon couvre la marchandise*, son existence même serait compromise (1).

Pour sortir de l'impasse dans laquelle la Déclaration de Paris a acculé l'Angleterre, il faut, a-t-on dit, affranchir les vaisseaux marchands de la capture. Cette réforme équivaudrait, répond M. Johnstone, à la suppression de la guerre maritime ; elle nécessiterait une plus grande effusion de sang ; la doctrine de l'inviolabilité n'est *plausible* qu'à première vue, comme a dû le confesser Lord Palmerston : la Grande-Bretagne aurait tout à perdre à son adoption (2).

La conclusion dernière de M. Johnstone, c'est que l'Angleterre doit maintenir la capture de la propriété ennemie sous pavillon ennemi et ressaisir ses droits maritimes, — droit de blocus, tel que l'admet la jurisprudence anglaise, droit d'armer des corsaires, droit de saisir la propriété ennemie et, au besoin, la *production* ennemie, sous pavillon neutre. Ces droits ont été abandonnés témérairement; puis, une fois cette renonciation faite, on a inventé *ex post facto* des arguments pour la justifier. Ces arguments sont de vains fantômes, que le premier peuple qui aura le courage de dire « nous voulons ressaisir nos droits maritimes », verra disparaître dans les brumes de l'Océan (3).

570. — M. Bowles, qui est membre du conseil de cette Ligue Maritime dont M. Johnstone est l'un des patrons (4), a publié sous le titre de *Maritime Warfare* un ouvrage du genre du précédent, plus exagéré peut-être et moins riche en renseignements historiques : l'auteur s'y montre à la fois l'adversaire résolu de l'inviolabilité et le partisan déclaré de la saisie de la propriété ennemie sous pavillon neutre, tant au point de vue anglais qu'au point de vue du

(1) Johnstone, *Handbook of Maritime Rights*, Londres, 1876, p. 25-96.
(2) *Id.*, *ibid.*, p. 106-119.
(3) *Id.*, *ibid.*, p. 130 ; p. 131.
(4) On n'a pas oublié ce que dit M. Westlake au sujet de la portée réelle de cette agitation (V. *sup.*, n° 561). M. Johnstone, *op. cit.*, p. 133-42, donne la profession de foi de la *Maritime League*.

droit international. La guerre maritime n'est sérieusement possible qu'avec la capture de la propriété privée ennemie sous tout pavillon ; ce moyen de guerre est légitime, conforme au droit international ; c'est en même temps le plus efficace, le plus humain de tous les moyens de guerre (1).

Tout en affirmant que Lord Clarendon et que Lord Cowley n'avaient pas les pouvoirs nécessaires pour signer cette Déclaration, et qu'elle porte en elle-même la preuve de son extravagance et de sa nullité (*the Declaration itself furnishes the proof of its own extravagance and nullity*) (2), l'auteur des *Maritime Warfare* reconnaît que l'Angleterre est liée, sinon juridiquement, du moins en honneur, par la Déclaration de Paris, jusqu'à ce qu'elle l'ait dénoncée en bonne et due forme : il faut que le Parlement déclare que la Grande-Bretagne n'accepte pas plus longtemps la Déclaration de 1856 comme règle de droit maritime. L'abolition de la course n'est nullement un avantage pour la Grande-Bretagne, comme on a eu le tort de le prétendre : en ne délivrant pas de lettres de marque, l'Angleterre souffre beaucoup plus qu'un autre pays. Mais c'est surtout l'inviolabilité du pavillon neutre, qui est désastreuse pour l'Angleterre, qu'elle met hors d'état de frapper le commerce ennemi : cette puissance éprouve par là un préjudice hors de proportion avec celui que peuvent ressentir les autres puissances (3).

571. — Enfin un auteur espagnol, M. de Negrin, se montre, dans son *Tratado elemental de Derecho internacional maritimo*, résolûment opposé à l'admission du principe de l'inviolabilité : ce principe est contraire au droit naturel, et s'il était admis dans le droit positif grâce au manteau de sentimentalisme et d'humanitarisme dont on l'affuble, ce serait très-fâcheux à tous les points de vue et compromettant pour la sûreté des États.

Pour réfuter les idées nouvelles, qui lui paraissent dangereuses, M. de Negrin, après avoir déclaré la capture conforme au droit naturel, entreprend de démontrer que la propriété privée n'est pas respectée sur terre ; que quand

(1) Bowles (Thomas Gibson), *Maritime Warfare*, 2e éd., Londres, 1878, p. 8-20 ; p. 51-59; p. 59-68.
(2) *Id.*, *ibid.*, p. 76.
(3) *Id.*, *ibid.*, p. 81 ; p. 83-92 ; p. 92-115.

même elle le serait, il n'en pourrait être de même sur mer : à ce double point de vue, son argumentation se rapproche singulièrement de celle d'Hautefeuille (1).

Quant aux considérations d'humanité qu'on invoque en faveur du principe de l'inviolabilité, en alléguant que la capture est incompatible avec les progrès de la civilisation, elles se retournent contre ce principe, si l'on réfléchit que, la capture une fois abolie, ce moyen de guerre sera remplacé par d'autres bien plus terribles et plus sanglants (2).

De plus, combien ne serait-il pas immoral de séparer de l'État les citoyens qui le composent? Comment une pareille idée peut-elle se concevoir, à une époque de représentation nationale et de gouvernement parlementaire? Le commerce deviendrait un État dans l'État : ces liens de solidarité qui unissent entre eux tous les membres de la communauté politique, seraient dissous ; de plus, on séparerait la cause de la marine marchande de celle de la marine militaire, qui est son plus ferme appui sur toutes les mers.

La conclusion de l'auteur espagnol est celle-ci : « La pretendida inmunitad de la proprietad privada enemiga en alta mar, es contraria al derecho de la guerra ; no se fonda en similitud alguna con las operaciones continentales ; se opone precisamente a los mismos principios humanitarios que invoca, y por ultimo, reviste un caracter inmoral é injusto al romper las relaciones de mancomunidad que deben existir en todos los miembros de la asociacion politica, fuente de la soberania y de la independencia de las Naciones (3). »

M. de Negrin voit dans la course un moyen de guerre que ne repousse point le droit naturel : ceux qui attaquent la course confondent l'institution avec les abus auxquels elle a donné lieu. Les corsaires doivent être assimilés aux corps francs. Cette institution n'a qu'un tort, celui de nuire aux intérêts du commerce, qui prétend dicter des lois aux gouvernements. C'est un moyen de légitime défense con-

(1) Negrin (don Ignacio de), *Tratado elemental de Derecho internacional maritimo*, Madrid, 1873, n° 204, p. 146; n° 205, p. 150 ; n° 206-209, p. 150-156.

(2) *Id.*, *ibid.*, n° 209, p. 156-157.

(3) *Id.*, *ibid.*, n° 209, p. 158.

forme à la loi primitive et naturelle : on peut l'abolir, mais le belligérant auquel cette arme est indispensable, la ressaisira dès la première guerre maritime qui éclatera (1).

572. — Le moment est venu de présenter les raisons qui nous paraissent décisives en faveur de l'inviolabilité : nous nous croyons en droit d'être relativement bref, et de ne pas prendre corps à corps tous les arguments allégués par les adversaires de l'inviolabilité : ces arguments ont été exposés tout au long, et le lecteur en a déjà fait justice lui-même ou les a trouvés au fur et à mesure réfutés par les partisans de l'inviolabilité, dont l'argumentation a été aussi fidèlement et au moins aussi longuement retracée.

On se rappelle les termes exacts de la question qu'il s'agit de trancher : la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi doit-elle être inviolable ? ou, comme l'a admis une pratique immémoriale, qu'on n'a pu encore renverser, est-elle sujette à saisie et à confiscation, par cela seul qu'elle est ennemie ? Ou, pour préciser encore : le navire privé ennemi, quel que soit son chargement, et la cargaison ennemie embarquée sur un tel navire, peuvent-ils être saisis et confisqués, en tant qu'ennemis, par la marine de guerre ennemie, à la haute mer ou dans les eaux territoriales des belligérants ? Suffit-il que le pavillon ennemi flotte sur une propriété privée ennemie, navire ou cargaison, pour qu'elle soit de bonne prise, si elle est rencontrée en dehors des eaux neutres par un vaisseau de guerre ennemi ? Avec la presque unanimité des auteurs, au nom du droit, de l'économie politique et de l'histoire, nous répondons négativement à la question ainsi posée.

573. — *a*). Examinons d'abord la question au point de vue juridique, qui est le point de vue dominant.

Les nations civilisées, peut-on dire avec M. Bluntschli, ont aujourd'hui conscience que l'humanité constitue une communauté non-seulement naturelle et morale, mais juridique, et que cette communauté subsiste malgré l'état de guerre. De là, l'existence de *lois de la guerre*, et l'effort tenté pour définir et préciser la nature de cette procédure

(1) *Id.*, *ibid.*, n° 210-218, p. 159-164.

violente et extraordinaire qui apparaît encore de nos jours comme l'*ultima ratio* des peuples. La guerre, suivant une idée qui se fait jour pour la première fois dans la dissertation de Justin Gentil *de eo quod in bello licet* (1), et suivant la formule célèbre qu'en a donnée Rousseau, est une relation d'État à État, et non d'individu à individu, ou d'État à individu.

574. — Dire que la guerre est une relation d'État à État, ou si l'on veut, une lutte entre deux puissances politiques, un duel entre deux gouvernements, cela revient à dire que les particuliers dont se composent les États ennemis ne peuvent souffrir directement de la guerre, qui ne saurait être dirigée ni contre leurs personnes, ni contre leurs biens, tant qu'ils ne prennent point une part active aux hostilités. Cette formule n'implique donc en aucune façon que les citoyens d'un État qui soutient une guerre se désintéressent du sort de leur patrie : ils s'en désintéressent si peu qu'ils sont tenus envers leur pays à de nombreux devoirs, qu'ils paient de leur personne ou de leur argent, et que, comme contribuables et comme soldats, ils ont leur part des revers ou des succès de l'État dont ils sont les membres. Elle signifie simplement que les États belligérants ne pourront s'attaquer aux particuliers directement ou principalement, que les droits privés ne sont pas éteints par la guerre et ne dépendent pas du bon plaisir de l'ennemi. Elle ne méconnaît pas cette vérité de bon sens, que la guerre qui a lieu entre deux États touchera indirectement leurs sujets respectifs ; elle n'isole point l'État des individus qui le composent : elle sauvegarde les droits privés de ceux-ci à l'égard de l'ennemi, en définissant d'une manière claire et précise la nature de la guerre.

Cette conception de la guerre est aujourd'hui la seule qui puisse se soutenir : elle est admise non-seulement par l'immense majorité des publicistes, mais encore par maints défenseurs du droit de prise (2).

(1) Dans cette dissertation, Justin Gentil affirmait que le droit des gens distingue l'ennemi proprement dit, celui qui prend part au combat, des personnes inoffensives (V. *sup.*, n° 387).

(2) M. Ortolan et MM. Pistoye et Duverdy acceptent la formule de Rousseau. Ceux-ci, nous le rappelons, disent que la guerre se fait d'État à État, mais qu'elle se fait contre les particuliers, surtout dans la

575. — Or, la pratique actuelle de la guerre maritime n'est-elle pas en contradiction flagrante avec ce principe fondamental que la guerre est un rapport d'État à État ? Saisir toute propriété privée ennemie flottant à la mer sous pavillon ennemi, n'est-ce pas faire la guerre aux particuliers, ou du moins les frapper directement pour atteindre indirectement l'État ennemi ? Dès lors, comment justifier cette anomalie ? Les partisans de l'inviolabilité allèguent qu'elle est d'autant plus injustifiable et intolérable qu'elle est propre à la guerre maritime et n'existe pas dans la guerre continentale. Les adversaires de l'inviolabilité prétendent que la propriété privée n'est pas plus respectée sur terre que sur mer et qu'ainsi, si l'on veut réformer la guerre maritime, il ne faut pas lui proposer pour modèle la guerre continentale, bien plus cruelle et bien plus désastreuse. Il serait bon de se fixer avant tout sur ce point : la guerre maritime et la guerre continentale sont-elles toutes les deux en désaccord avec l'idée d'après laquelle la guerre est purement et simplement un rapport d'État à État, et de la sorte, cette idée ne serait-elle qu'une simple théorie, une vue de l'esprit sans portée pratique, aussi incompatible avec les nécessités de la guerre terrestre que de la guerre navale.

On sait les tableaux émouvants que l'on a faits du sort des populations envahies ; on a pu relever jusque dans les guerres les plus récentes, bien des actes qni sont la négation directe du principe de l inviolabilité de la propriété privée sur terre. Il est certain que le sort des envahis mérite bien la compassion que leur prodiguent nos adversaires : ils la mériteraient, quand ils n'auraient qu'à porter le poids indirect de la guerre, en dehors même de toute spoliation. Il est non moins certain que des abus ont été fréquemment commis : le principe de l'inviolabilité se heurte dans la guerre continentale à de grandes difficultés d'application. Mais depuis quand les violations de la règle renversent-elles la règle elle-même ? Parce qu'un principe de droit est violé, ce principe n'existe plus ! Plus les abus sont criants, plus le

guerre maritime. (V. *sup.*, n° 537). Sir R. Phillimore et M. Hall ne l'admettent pas (V. *sup.*, n° 559 et 498).

principe s'affirme et doit être maintenu vigoureusement par le jurisconsulte. Là n'est pas la difficulté : la véritable question est de savoir si, dans la guerre continentale, les particuliers inoffensifs sont, en règle, respectés dans leur personne et surtout dans leurs biens.

Il n'en est pas ainsi, dit-on, pas même en principe : les contributions ne sont que le rachat du pillage ; les réquisitions sont véritablement une mise en coupe réglée de la propriété privée.

Que les contributions aient été conçues autrefois comme la rançon de propriétés vouées au pillage, cela est incontestable. Mais l'ancienne conception est aujourd'hui universellement abandonnée : comme on l'a dit, si celui qui occupe un territoire y lève des contributions, c'est qu'il y exerce momentanément les droits de la souveraineté. L'occupant sera certainement porté à exercer ces droits d'une manière plutôt rigoureuse, à en abuser plutôt qu'à en user. Il n'en est pas moins vrai que les contributions ne sont pas des rançons, alors même qu'elles dépassent la mesure fixée par l'art. 40 du Projet de Bruxelles.

Mais, à supposer que les contributions restreintes dans de justes limites n'aient pas le caractère d'une confiscation déguisée, les réquisitions n'ont-elles pas manifestement ce caractère ? sont-elles autre chose qu'une modalité de ce droit de capture qu'on voudrait proscrire dans la guerre maritime ? L'occupant délivre un reçu, mais ce reçu est un morceau de papier sans valeur ; à la fin de la guerre, le vainqueur refuse d'acquitter les reçus qu'il a signés et rejette ce soin sur le vaincu qui, de son côté, n'a garde d'y faire honneur. — S'il est généralement admis et pratiqué, peut-on répondre, que pour toute réquisition une indemnité doit être accordée ou un reçu délivré, et si l'art. 42 du Projet de Bruxelles en fait une obligation, ce n'est pas apparemment pour que ces reçus aient la valeur de papiers de rebut.

Mais, si, contrairement à ce qui doit être, les propriétaires réquisitionnés ne reçoivent d'indemnité ni au moment des réquisitions, ni à la fin de la guerre, il n'en demeure pas moins que les réquisitions diffèrent essentiellement de la capture. Cette différence essentielle, on l'a maintes fois mise en lumière : elle revient à ceci : la capture ne connaît

d'autres limites que le pouvoir du belligérant, tandis que les réquisitions se restreignent aux besoins de l'occupant : en un mot, la règle que l'on suit sur mer est, comme l'a dit excellemment M. Rolin-Jaequemyns : prenez selon vos forces ; sur terre, la règle est : réquisitionnez selon vos besoins. Il convient d'ajouter que l'occupant a le devoir de ne pas laisser ses besoins prendre des proportions excessives et que personne aujourd'hui n'avouerait la maxime que la guerre doit vivre de la guerre, c'est-à-dire que l'armée d'invasion doit vivre exclusivement aux dépens du pays envahi.

576. — On peut donc dire en définitive, que, malgré les réquisitions et les contributions, en dépit de bien des misères et des abus, la propriété privée est respectée sur terre. Il y a dès lors entre la guerre maritime et la guerre continentale une contradiction criante : sur mer, la capture n'est pas destinée à subvenir aux nécessités du capteur, mais uniquement à nuire à l'ennemi et à ruiner son commerce ; si la guerre continentale s'inspirait du même esprit, on brûlerait systématiquement les fabriques et les entrepôts, parce qu'ils sont une source de richesses pour l'ennemi (1). Ce qui est tenu pour injuste et odieux sur terre est réputé licite et honorable sur mer. La guerre continentale est régie par des règles conformes à la doctrine qui fait de la guerre une relation d'État à État, doctrine dont le corollaire immédiat est le principe du respect de la propriété privée. La pratique de la guerre maritime est contraire à cette doctrine, expression incontestable à nos yeux et à peu près incontestée, de la vérité juridique. La contradiction morale et juridique qui existe entre la pratique de la guerre continentale et la pratique de la guerre maritime est, comme le dit M. Bluntschli, trop flagrante pour pouvoir subsister indéfiniment (2).

Sans insister autrement sur ce point et sans nier que la guerre continentale ait encore beaucoup de progrès à faire pour être sincèrement et complétement en harmonie avec le principe du respect de la propriété privée qu'elle s'honore

(1) Cf. de Laveleye, *op. cit.*, p. 28-29.
(2) V. *sup.*, n° 477.

à juste titre de reconnaître, il faut de constater que ce principe est un précepte de justice déduit de la nature même de la guerre et condamner la capture maritime comme contraire au droit, comme injuste.

577. — On a dès longtemps renoncé à voir dans la capture une application de l'idée de l'*occupatio bellica* : mais on persiste à y voir un moyen de guerre. A ceux qui se placent à ce point de vue nous sommes autorisé à répondre par une fin de non-recevoir : ce moyen de guerre n'est pas légitime. L'abolition de la capture est exigée par la justice : ce n'est pas seulement un tempérament d'humanité et de charité, « un pacte à conclure en faveur de la miséricorde et de la pitié » (1) ; les particuliers inoffensifs de l'ennemi ont droit au respect de leur personne et de leurs biens : maintenir plus longtemps la capture, c'est maintenir une injustice, qui peut avoir pour elle la consécration du temps, mais qui n'aura jamais celle de la conscience.

Mais une condamnation aussi sommaire ne peut suffire pour une pratique aussi invétérée : il faut serrer de près les arguments de quelque précision qu'on a fait valoir en sa faveur.

578. — Un premier argument, reproduit sous mille formes par les défenseurs de la capture, et qui tend à justifier en bloc la confiscation tant des cargaisons que des navires ennemis, revient à ceci : à la guerre, la nécessité est la mesure de la justice ; tout ce qui est nécessaire est juste. Or, sur mer, il y a nécessité pour les États de ne pas respecter la propriété privée. Cette nécessité résulte de ce fait que la flotte de guerre d'un État et ses places fortes maritimes peuvent être détruites, sans que l'État soit contraint de se soumettre, parce que son autorité intérieure n'en est pas ébranlée. Pour qu'elle le soit, il faut atteindre la propriété privée, et par là, frapper le travail et la richesse de la nation, suspendre son commerce, tarir les revenus de l'État, l'isoler du reste du monde ; sans cela il n'y aurait point de guerre maritime.

579. — Cet argument a contre lui le témoignage des faits : l'histoire atteste que, selon l'expression bien connue

(1) Cette belle expression est de Montesquieu : Cauchy la rappelle, en traitant de l'abolition de la course et de la capture (V. *sup.*, n° 435).

de Lord Palmerston « aucun grand pays n'a jamais été vaincu par l'effet des pertes privées » : quoi qu'on en dise, la destruction de la flotte militaire d'un État ébranle son autorité intérieure bien autrement que les confiscations en masse. Cette vérité est plus saisissante aujourd'hui, qu'elle ne l'était au temps où florissait la course et où la propriété ennemie était poursuivie jusque sous le pavillon neutre : à l'abri des atteintes des corsaires, le commerce ennemi échappera aux atteintes des vaisseaux de guerre, grâce au pavillon neutre ; la capture ne sera pas dès lors comparable à un *telum imbelle sine ictu*, comme on l'a dit avec quelque exagération, mais il faut bien convenir que ce moyen d'action ainsi limité n'aura pas, aujourd'hui moins que jamais, cette énergie terrible et décisive que se plaisent à lui attribuer ses partisans. Dans les guerres maritimes les plus récentes, toutes les fois que la flotte militaire de l'un des belligérants a été notoirement inférieure à celle de son adversaire, elle n'a pas tenu la mer : ce qu'elle n'eût pas manqué de faire, pour essayer de protéger le commerce maritime, si les coups portés à cette source de la richesse nationale étaient aussi mortels qu'on le dit (1).

Mais alors, quel moyen d'action aura-t-on contre une puissance exclusivement maritime, comme l'Angleterre ? Tout autre que la capture, qui n'est pas un moyen décisif. Sans doute, une fois la capture abolie, la guerre maritime présentera un tout autre aspect que celui qu'elle offre à l'heure actuelle. S'ensuit-il que la guerre maritime disparaîtra ? Nullement, mais elle se transformera. Quelle transformation n'a-t-elle pas subie depuis quelque cinquante ans ! Elle se transforme de jour en jour, si bien que les hommes les plus compétents avouent qu'ils ne savent pas comment se fera la première guerre maritime qui éclatera. Dans les constructions navales, on hésite à appliquer les progrès acquis dans la crainte de nouveaux progrès (2). On a beau-

(1) Nous répondons par là à l'argument qui consiste à dire que, sans la capture, il serait loisible à une puissance belligérante, en ne mettant sur mer aucun bâtiment de guerre, de rendre illusoires à son égard les effets de la guerre maritime.

(2) Dans la discussion du budget de la marine italienne pour 1880, le rapporteur, M. Brin, à propos du *Diulio*, insista sur la nécessité de se

coup parlé des cuirassés, des canons rayés, de l'éperon. Aujourd'hui, c'est la torpille qui a les honneurs de l'attention publique. La torpille est également précieuse pour l'attaque et pour la défense (1). Les puissances maritimes se pourvoient à l'envie de bateaux torpilleurs (2); on munit les vaisseaux de guerre de chaloupes à vapeur en acier porte-torpilles (3); on construit des navires qui sont à la fois d'énormes béliers et des porte-torpilles (4). En présence de ces inventions incessantes, qui ne sont peut-être rien auprès de celles qui surgiraient d'une guerre maritime sérieuse, et des merveilles que réserve l'application de l'électricité, n'est-il pas singulièrement téméraire d'affirmer que sans la capture la guerre maritime est impossible?

579. — Mais, ce premier argument écarté, nous avons hâte de sortir de ces généralités pour réfuter une à une les

tenir constamment au courant des progrès de la science. « Puisqu'à l'heure actuelle, nous sommes contents des résultats obtenus, devons-nous construire tous nos navires sur le même type? Je suis le premier à répondre non; car pour chaque nouveau bâtiment, nous devons tenir compte de tous les progrès de la science, et puisque ces progrès sont continus, le navire serait moins parfait si l'on copiait exactement le type précédent. » Le ministre de la marine, l'amiral Acton, se prononça dans le même sens. *Rev. Marit. et Colon.*, tom. 66, p. 60-61. Aujourd'hui l'Italie va posséder trois autres navires semblables au *Diulio*: les Italiens sont convaincus, dit M. Montferrier, que ces navires de guerre seront supérieurs à tous ceux qui existent dans le monde. L'amiral Acton, qui est encore au pouvoir, ne paraît pas convaincu de l'excellence de ces monstres marins. *J. des Débats* du 5 décembre 1881.

(1) *Rev. Marit. et Colon.*, tom. 64 (janvier-mars 1880), *Quelques mots sur les torpilles employées pour l'armement des bateaux torpilleurs ou des navires de guerre*, par M. Chtchensnovicth, lieutenant de vaisseau de la marine russe, p. 345.

(2) Dans la discussion précitée du budget de la marine italienne pour 1880, le ministre de la marine constatait que tous les gouvernements d'Europe avaient entrepris la construction de bateaux torpilleurs, et que déjà la France avait muni chacun de ses ports de *thornycrofts*. R. M. et C., tom. 66, p. 61. — Il y a des navires porte-torpilles de premier rang, de quatrième rang. *Ibid.*, p. 178 sqq. Sur des bateaux porte-torpilles de différents pays, Cf. *ibid.*, tom. 67, p. 276. 580. 638. 648.

(3) Le vaisseau russe le *Grand-Duc Constantin* est pourvu de chaloupes porte-torpilles à vapeur en acier. *Ibid.*, tom. 64, p. 325 sqq. Un navire de guerre muni de chaloupes à vapeur porte-torpilles, les met à la mer au moment même du combat: elles y prennent part. *Ibid.*, p. 338 sqq.

(4) Nous faisons allusion au *Polyphème*, qui vient d'être récemment lancé dans les eaux de la Medway à Chatham. V. la description qu'en donne le *Journal des Débats* du 21 août 1881, d'après le *Daily News*.

raisons spéciales qui ont été alléguées à l'appui de la confiscation des cargaisons et des navires ennemis.

Nous aurons bientôt terminé, en ce qui concerne les cargaisons, les marchandises inoffensives chargées sur des navires ennemis et appartenant à des sujets ennemis. A vrai dire, aucun publiciste parmi les partisans de la capture ne s'explique catégoriquement à leur égard : tantôt on se borne à l'argument général déjà indiqué, qu'il faut frapper au cœur l'ennemi en ruinant son commerce ; tantôt on dit que la cargaison doit suivre le sort du navire, comme s'il n'était pas facile de confisquer le navire en laissant la cargaison à la disposition du propriétaire, dans le port où le navire capturé est amené, ainsi qu'on le fait pour la marchandise neutre à bord de vaisseaux ennemis.

Ce silence des défenseurs de la capture au sujet des cargaisons, ne surprendra personne : si le navire peut être utilisé pour la guerre, en est-il de même d'une cargaison quelconque autre que la contrebande de guerre ? Qu'on remarque bien qu'il ne s'agit pas ici d'une préemption, mais d'une confiscation pure et simple. Si l'on veut détruire le commerce de l'ennemi, on y réussira en s'attaquant aux navires, et, à la rigueur, en frappant les cargaisons d'une simple saisie. Mais comment justifier la confiscation ? Et s'il est vrai que la guerre maritime est possible sans qu'on cherche à détruire le commerce ennemi, comment expliquer même de simples saisies de cargaisons ? A tout le moins, faudrait-il respecter celles-ci et réformer le droit de la guerre maritime, en ce sens que toute propriété privée ennemie chargée sur un vaisseau ennemi capturé, devra être laissée, au port où la prise sera conduite, à la disposition des propriétaires ou de leurs représentants attitrés.

580. — La saisie et la confiscation des navires de commerce, c'est-à-dire des navires privés, se justifient-elles mieux au point de vue rationnel et juridique, ou, si l'on veut, au point de vue de la nécessité militaire et politique ? On conviendra tout d'abord que la confiscation dépasse le but de la guerre et que les nécessités de celle-ci, même le plus largement entendues, comporteraient tout au plus le séquestre avec restitution ou indemnité à la fin de la guerre. Mais les frais de garde, pour peu que la guerre se prolongeât,

s'élèveraient assez haut pour entamer d'une façon notable la valeur des navires séquestrés ; on pourrait, il est vrai, réaliser immédiatement les navires frappés de saisie et en consigner la valeur : mais encore, outre que le vainqueur pourrait être tenté, sous un prétexte ou sous un autre, de faire des restitutions ou d'accorder des indemnités dérisoires, comme cela s'est vu, dit-on, dans certaine guerre contemporaine, à propos du matériel des chemins de fer, le séquestre causerait une grande perturbation et occasionnerait de grandes pertes. Quoi qu'il en soit, la question est de savoir si, la confiscation étant inadmissible, le séquestre même de tous les navires marchands ennemis sur lesquels le belligérant pourra mettre la main, se justifie en droit et en raison.

581. — On dit que la marine marchande, soit dans son personnel, soit dans son matériel, est un moyen de puissance navale toujours prêt à se transformer à la première réquisition en instrument de guerre ; à ce titre, elle tombe directement sous le coup des forces navales ennemies qui pourront l'atteindre (M. Ortolan). Ou bien on dit avec MM. Pistoye et Duverdy, que les matelots et les bâtiments de la marine marchande sont des hommes et des choses si près d'être incorporés dans la guerre par leur propre gouvernement, qu'il est naturel de leur étendre immédiatement les effets directs de la guerre. C'est l'argument le plus sérieux des partisans de la capture. Il a été développé avec le plus grand soin. Un bâtiment de commerce est facilement transformé en bâtiment de guerre, et les matelots de la marine marchande n'ont qu'à passer sur les vaisseaux de guerre pour devenir des combattants. La marine marchande est comparâble à un corps d'armée de réserve, si l'on veut, mais enfin à un corps d'armée : le matériel de ce corps d'armée se compose des navires de la flotte marchande ; le personnel est représenté par les matelots de cette flotte. En s'emparant des bâtiments de commerce, on ne viole réellement pas le principe du respect de la propriété privée. D'ailleurs, ajoute-t-on, en admettant que tous les bâtiments de commerce ne puissent pas être transformés en machines de guerre, quels services ne rendent-ils pas à la flotte militaire comme transports ! Il n'est pas un vaisseau qui ne puisse

transporter des troupes, du matériel et des munitions de guerre, des dépêches militaires ; les navires à voiles seront remorqués, s'il s'agit de courtes distances ; toute la flotte marchande, navires à voiles et steamers, est susceptible d'un emploi fort efficace aux diverses opérations de la guerre maritime.

Il n'est pas contestable que les navires, comme toute propriété privée, peuvent être réquisionnés par l'État dont les propriétaires sont les ressortissants : qu'il existe à cet égard des textes législatifs spéciaux à la matière, comme en Allemagne (1), ou qu'il n'en existe pas, les navires de commerce, en temps de guerre maritime, sont plus ou moins directement sous la main de l'administration militaire. Mais il n'y a là rien de particulier à la guerre maritime : les bâtiments de commerce peuvent rendre, comme moyens de transport, des services analogues à ceux que rendent les chemins de fer dont le matériel roulant et fixe appartient à des compagnies privées. Ce qui est spécial à la guerre maritime, c'est la possibilité de transformer un bâtiment de commerce en une machine de guerre.

Les partisans de la capture ont exagéré quand ils ont avancé que cette transformation est possible, facile même, dans tous les cas et pour tous les navires. Les publicistes qui tiennent pour le principe de l'inviolabilité ont aussi exagéré, ce nous semble, quand ils ont répondu par la bouche de M. de Laveleye : « Par suite de l'emploi des cuirasses de fer appliquées aux flancs des navires, et des canons d'une énorme puissance, un navire de commerce ne serait d'aucune utilité dans un combat naval. Pour y prendre part, il faut des vaisseaux construits spécialement à cet effet. Aussi,

(1) Dans un article publié dans la *Revue de droit international* sous ce titre : *Des progrès récents du droit maritime public en Allemagne*, M. Stoerk donne (R. D. I., 1878, p. 359-60) une analyse de la loi du 13 juin 1873 sur les prestations de guerre ; aux termes de cette loi, les possesseurs de navires sont obligés, sur réquisition, à se mettre à la disposition de l'administration militaire, pour les besoins de la guerre ; ils sont tenus de les abandonner en toute propriété pour fermer les ports et rivières, moyennant une indemnité équivalente à leur valeur intégrale : cette indemnité sera payée en espèces sur les fonds les plus disponibles de la caisse de guerre. A défaut d'entente amiable, la valeur des navires et embarcations mis en réquisition sera fixée par experts.

dans les dernières guerres, on n'a pas vu les belligérants se servir utilement des bâtiments de commerce. Sans doute, ceux-ci pouvaient rendre des services comme corsaires ; mais l'abolition de la course ne permet plus — du moins aux puissances signataires de la Déclaration de Paris — d'en tirer parti (1). »

582. — La vérité est que, si tout bâtiment de commerce, aussi métamorphosé qu'on le suppose, n'est pas propre à devenir un bâtiment de guerre, il est beaucoup de navires de commerce à vapeur et même, à la rigueur, de vaisseaux à voiles, qui, après avoir reçu des canons et autres engins et avec peu de modifications, pourront trouver place dans une marine volontaire, dans une flottille de guerre destinée à seconder l'action de la grande flotte militaire. La création d'une marine volontaire, militairement organisée et directement placée sous le contrôle de l'État, n'est nullement incompatible avec l'abolition de la course.

Il y a plus : certains steamers peuvent être transformés en vaisseaux de guerre qui, appartenant à l'État, montés par des équipages et commandés par des officiers de la marine militaire, et incorporés dans la flotte de guerre proprement dite, seraient pour cette flotte un précieux renfort. La question de la transformation à bref délai des bâtiments à vapeur du commerce en bâtiments de guerre, est à l'étude, et il est intéressant, même au point de vue juridique qui nous occupe seul ici, d'enregistrer les essais, qui paraissent couronnés de succès, faits par l'Amirauté anglaise.

En 1878, l'Amirauté anglaise fit l'acquisition du steamer le *British Empire*, qui avait rempli cette condition à laquelle l'Amirauté subordonne l'achat des steamers par l'État : les cloisons étanches doivent être disposées de façon à ce qu'en eau calme le navire puisse flotter quand l'un quelconque des compartiments est en communication avec la mer. Le navire a reçu le nom d'*Hecla* et a subi les modifications nécessaires à sa nouvelle destination. Les machines des bâtiments de guerre sont placées au-dessous de la ligne de flottaison, de façon à être protégées contre le tir horizontal de l'artillerie ; les cylindres à vapeur dans les

(1) De Laveleye, *op. cit.*, p. 29.

bâtiments de commerce s'élèvent bien au-dessus, mais la largeur permet d'en réduire la hauteur : ce qui a été fait pour l'*Hecla*. L'espace laissé libre par cette réduction a été utilisé comme soute permanente, divisée en compartiments par des plaques de fer mince. Remplie de charbon, cette soute forme une véritable cuirasse de charbon : l'efficacité de résistance de cette nouvelle armure contre les boulets et les obus a été démontrée. L'*Hecla* a été installé pour recevoir huit de ces canons de 64 livres qui, paraît-il, sont très en faveur pour l'armement des navires non cuirassés, à cause de leur longue portée, et de la justesse de leur tir ; il pourrait en porter deux de plus. Il a été approvisionné en poudre, boulets, obus, au moyen de caisses portatives ingénieusement disposées et de boîtes à obus : on a préparé un très-grand nombre de ces caisses et boîtes à obus, destinées aux steamers de commerce armés en guerre ; elles sont toutes prêtes à être embarquées au premier signal. L'*Hecla* peut être employé comme croiseur ou comme transport de troupes ou de matériel. Son grand tonnage le rend particulièrement propre à ce dernier service (il a 118^{m},50 de longueur, 11^{m},70 de largeur, 8^{m},50 de profondeur) : aussi a-t-il reçu des installations spéciales pour ventiler les cales remplies de vivres et éteindre le feu dans un compartiment plein de charbon. Ce vaisseau présente une autre particularité. « Il doit servir de navire-magasin pour les torpilles, et un de ses compartiments est entièrement réservé au logement de torpilles Whitehead, contre-mines, câbles électriques et autres engins de même sorte. Mais, tout en servant de dépôt à ces engins sous-marins, il est à même d'en user lui-même contre l'ennemi. Il peut lancer des torpilles de chaque bord par des sabords percés à cet effet, et possède les machines et les pompes nécessaires pour fournir de l'air comprimé. Il porte six canots-torpilles en acier du modèle n° 2 et une chaloupe à vapeur de 13 mètres, bien disposés pour ce genre de combat, avec toutes les installations requises pour hisser ou amener ces lourdes embarcations. Comme moyen de défense, il peut s'entourer tout entier par un filet métallique très-solide, supporté par des espars à une distance de six mètres du navire. »

Nous ne sommes entré dans ces détails, qui sont emprun-

tés à un résumé du *Times* du 26 septembre et de l'*Iron* du 28 septembre 1878, dû à M. O. Desnouy, capitaine de vaisseau, que parce que « l'*Hecla* sera le pionnier d'une flotte de steamers de commerce transformés en croiseurs ou en transports, qui, le jour d'une déclaration de guerre, viendront en nombre illimité grossir les forces navales de l'Angleterre. L'Amirauté a fait commencer, depuis plusieurs années, la visite minutieuse de tous les navires à vapeur du commerce. Leur tonnage réuni s'élève à 8 millions de tonnes (1). Tous les steamers, et c'est le grand nombre, qui remplissent les conditions relatives aux compartiments étanches sont portés sur la liste de l'Amirauté. Les propriétaires des navires qui ne satisfont pas à cette condition sont discrètement avertis de ce vice de construction, et informés des meilleurs moyens d'y remédier. Les grands armateurs ont écouté ces conseils et ils ont fait volontairement de grandes dépenses pour corriger les défauts signalés dans leurs steamers (2). »

Plus récemment, nous apprenons que l' « Amirauté allemande est en train de prendre des mesures pour transformer les vapeurs transatlantiques naviguant sous pavillon allemand, en croiseurs, et, comme préliminaires, a ordonné de les armer de canons revolver, afin de protéger la flotte contre l'approche des canonnières ennemies (3). »

Instruits par ces faits, gardons-nous de méconnaître les grands services que peut rendre à un pays sa marine marchande, et la possibilité de la transformation des bâtiments de commerce en bâtiments de guerre.

583. — Est-ce une raison pour faire main basse sur tous les bâtiments de commerce indistinctement, sous prétexte qu'ils pourraient être utilisés, à un titre quelconque, pour accomplir des opérations de guerre ou pour aider à ces opérations. Le prétendre, comme on le fait, c'est raisonner à la manière de Grotius qui, dans son *De jure prædæ*, soutenait que tout ce qui est à l'ennemi, il faut le lui arracher, car

(1) Il doit y avoir ici une faute d'impression : 8 millions de tonnes est le chiffre rond du tonnage total de la marine marchande anglaise, navires à voiles et à vapeur ; le tonnage des navires à vapeur est de 2.555.575 tonnes comme nous le constatons ci-dessous.

(2) *Rev. M. et C.*, tom. 60 (janv. 1879), p. 189-92.

(3) *J. des Débats* du 28 novembre 1881.

tout peut servir à la guerre : « *Omnes res hostium*, dit l'auteur de cette brillante et paradoxale apologie du droit de prise, *sunt instrumenta in nostrum exitium comparata* (1).» Le fait qu'une catégorie quelconque d'objets pourrait un jour être utilisée pour la guerre ne suffit pas pour la rendre dès à présent sujette à saisie ou à capture : c'est un principe élémentaire de bon sens et de justice ; c'est une des règles fondamentales du droit moderne de la guerre. Les partisans de la capture ont en vue une *nécessité militaire éventuelle* ; une telle nécessité n'est qu'un prétexte pour couvrir tous les abus : le droit ne peut prendre en considération qu'une *nécessité militaire actuelle et constatée*, selon l'expression singulièrement heureuse de M. Bulmerincq (2). Vous dites que les bâtiments de commerce peuvent être employés militairement : attendez, pour les saisir, qu'ils le soient effectivement, ou simplement qu'ils soient en état d'être employés immédiatement à un usage militaire.

584. — Ainsi, tout en déclarant inadmissible le point de vue des partisans de la capture, il faut reconnaître que, si la saisie en bloc de tous les bâtiments de commerce est injuste et irrationnelle, il est certains cas dans lesquels cette saisie sera justifiée : les navires qui prennent part ou sont en état de prendre part immédiatement aux hostilités seront saisissables. Bien plus, par analogie de ce qui est admis dans la guerre continentale, nous reconnaîtrons aux belligérants un droit de réquisition à l'encontre des vaisseaux ennemis susceptibles d'un emploi quelconque aux opérations de la guerre, et un droit de préemption à l'égard des cargaisons ennemies sous pavillon ennemi qui auront une utilité pour ces mêmes opérations, par exemple à l'égard de la houille, des vivres, des munitions navales (3). Mais il y a un abîme entre ces restrictions légitimes et nécessaires du principe de l'inviolabilité, et la négation de ce même principe, entre la confiscation de toute propriété privée ennemie sous pavillon ennemi et la saisie de certains objets pour

(1) V. *sup.*, n° 384.
(2) V. *sup.*, n° 518.
(3) Nous préciserons quand nous traiterons des restrictions légitimes et nécessaires que comporte le principe de l'inviolabilité de la propriété privée sur mer (V. *inf.*, II, C et D).

causes déterminées : l'une est contraire aux notions les plus élémentaires de la justice et du droit ; l'autre est à la fois juste et nécessaire.

585. — La discussion de la capture maritime au point de vue juridique, présente un autre aspect. L'exercice du droit de capture amène dans le commerce maritime une perturbation générale, dont souffrent toutes les nations : il est donc de l'intérêt de celles-ci que la capture soit abolie. Mais il ne faudrait pas aller jusqu'à dire, comme on l'a fait parfois, que les neutres ont droit à ce que le principe du respect de la propriété privée soit reconnu et appliqué par les belligérants. Et cependant, aussi longtemps que la guerre maritime sera animée de l'esprit qu'elle a conservé jusqu'ici, tout le système du droit des neutres sera mal assuré et chancelant.

Si l'on persiste à maintenir comme indispensables la saisie et la confiscation de toute propriété privée ennemie sous pavillon ennemi, qui oserait affirmer que, dans une grande guerre maritime, on ne verrait pas remettre en question des droits qui semblent désormais inamissibles, tels que l'inviolabilité du pavillon neutre, et que l'on n'assisterait pas à la résurrection de la course ? Sans doute, nous croyons viable l'œuvre du Congrès de Paris, et il y a telle puissance, habituellement neutre, qui ne tolérerait pas la saisie de cargaisons ennemies sous son pavillon ; mais on peut, sans être trop pessimiste, redouter, de la part des belligérants, le retour de quelques-uns des excès dont le commerce neutre a jadis tant souffert.

Ces craintes fussent-elles chimériques, ou, à tout le moins, exagérées, et les droits des neutres fussent-ils établis assez fermement pour ne pas être directement ébranlés, il n'en resterait pas moins que la pratique actuelle de la guerre maritime, en ce qui concerne le traitement de la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi, n'a pas encore été ramenée à des principes fixes et universellement admis, et que, telle qu'elle est, elle constitue une menace formidable pour les neutres. Nous l'avons constaté surabondamment dans la seconde partie : nous savons les difficultés de toute sorte que présente l'application du droit de capture ; il suffit de rappeler ici les théories qui ont cours en Angleterre au

sujet de la détermination du caractère hostile, la prohibition de la vente *in transitu*, les restrictions apportées à la vente de vaisseaux ennemis à des neutres pendant la guerre. Il y a là toute une végétation malsaine, et extrêmement dangereuse pour les neutres : il sera bien difficile de l'étouffer, sans abolir la capture qui l'abrite et l'alimente. Il est vrai qu'une institution, si l'on peut donner ce nom à la capture, ne saurait être rendue responsable des abus dont elle est devenue l'occasion ; la pratique actuelle peut subir des améliorations. Elle devrait même en subir, pour être tolérable. Ce que nous croyons, c'est que jamais elle n'en subira assez pour ne plus empiéter sur les droits des neutres : il n'y a qu'un moyen de la réformer efficacement, c'est de l'abolir, et de substituer à cet amalgame confus de restrictions, qui sont autant d'embûches pour le commerce pacifique, un système rationnel fondé sur le respect de toute propriété privée, ennemie ou neutre. L'adoption du principe de l'inviolabilité est le complément naturel et nécessaire du droit de la neutralité maritime : ce principe en est le rempart et la sauvegarde, sinon la base même.

586. — *b*). Le juste et l'utile ne sont pas en conflit. C'est ce qu'il est facile de montrer, en envisageant la question au point de vue économique.

Ce point de vue n'est pas nouveau. Il a, dès longtemps, frappé les publicistes : c'est lui que Mably, le premier champion de l'inviolabilité, a surtout développé. Bien loin que les intérêts des différentes nations soit dans un état d'antagonisme, il y a entre eux une solidarité étroite : c'est une hérésie grossière que de croire à l'existence d'un commerce *ennemi* (1). Le commerce est comparable à un organisme universel dont tous les rouages concourent à l'universelle utilité : selon la formule célèbre de Bastiat, « *le bien de chacun favorise le bien de tous, comme le bien de tous favorise le bien de chacun* (2). » Il est donc certain que toute perte éprouvée par l'un des belligérants sera ressentie par

(1) Dès 1816, M. le comte d'Hauterive, dans des observations présentées au Conseil d'État à l'occasion d'une affaire de prise, insistait avec force sur cette idée. Cauchy, *Du resp. de la propr. priv.*, ann. n° 20, p. 140-41.

(2) Bastiat, *Harmonies écon.*, p. 147.

l'autre : le commerce de celui-ci souffrira des coups portés au commerce de celui-là, et ces coups se répercuteront d'une façon douloureuse dans toutes les classes qui composent les deux nations. La capture atteint ainsi par contre-coup la nation du capteur; on peut ici appliquer la parole de Schiller dans *Guillaume Tell* : la flèche rejaillit sur l'archer.

587. — Souvent même, la capture atteindra directement les concitoyens du capteur, et, en croyant frapper l'ennemi, c'est contre ses propres nationaux que l'État qui use de la capture dirigera ses entreprises et ses coups. Ce fait avait déjà été observé par Mably au siècle dernier : « Les Anglais, disait-il, ont moins gagné qu'ils ne croyaient par leurs prises, car ils exerçaient en partie leurs pirateries sur leurs propres concitoyens (1). » Mais c'est aujourd'hui, dans un siècle où les relations internationales sont si multiples et si enchevêtrées, que le phénomène signalé prendrait des proportions bien faites pour donner à réfléchir aux gouvernements.

Qu'on en juge d'après ce qui s'est passé dans la guerre de Crimée. Non-seulement l'industrie et le commerce de la France et de la Grande-Bretagne furent atteints, sinon par l'arrêt, du moins par la diminution de l'exportation de leurs produits pour la Russie et de l'importation des produits russes en France et en Angleterre — les transports se faisaient par terre en passant par les pays neutres, pour la France, et, pour l'Angleterre, en partie par terre, en partie par mer à l'aide du pavillon neutre : le prix des denrées en augmentait d'autant — ; mais encore le commerce extérieur étant dans les ports de la Russie presque exclusivement entre les mains des Anglais, des Français et des Allemands, c'est sur ces maisons que portaient avant tout les pertes dérivant des captures faites par les Français et les Anglais. Ces maisons tombaient en faillite ; la plupart des créanciers étaient des Anglais, et ainsi le dommage à l'adresse des Russes retombait doublement sur les Anglais : ils étaient frappés comme chefs des maisons qui suspendaient leurs paiements, et comme créanciers dans ces mêmes maisons (2).

(1) V. *sup.*, n° 394.

(2) Rochussen, *De occup. bell.*, p. 105-06. M. Rochussen cite le passage suivant de l'*Indépendance Belge*, *Correspondance* de Hambourg,

Il est dès lors vrai de dire, avec M. Wolowski, que la capture est une arme à deux tranchants, aussi périlleuse pour celui qui voudrait l'employer que pour celui contre lequel on la dirigerait (1).

Ce n'est donc pas seulement l'intérêt de toutes les nations, c'est l'intérêt même des belligérants qui les sollicite de renoncer au droit de prise : persister plus longtemps dans les errements du passé, ce serait non-seulement jeter une perturbation effroyable dans le commerce du monde et occasionner des désastres dont on ne saurait envisager de sang-froid les conséquences pour tous les peuples, mais encore s'infliger à soi-même des dommages dont la portée serait incalculable.

588. — *c*). Tout l'effort des siècles tend à l'abolition de ce droit prétendu, condamné par le droit, et si dangereux pour celui-là même qui l'exerce.

A un point de vue général, M. Bluntschli a pu dire que l'histoire nous montre l'homme s'élevant par degrés d'un état où les biens et les individus sont exposés aux violences les plus effrénées jusqu'au respect de la liberté individuelle et de la propriété privée : ne sommes-nous pas autorisés à en conclure que la dernière étape, la conséquence nécessaire de ce mouvement civilisateur, doit être la suppression du droit de butin sur mer (2) ?

En ce qui concerne spécialement la guerre maritime, les progrès de la civilisation ont été plus lents que sur terre. La piraterie, après avoir tout d'abord régné en souveraine en temps de paix comme en temps de guerre, a subsisté.

du 18 juillet 1854 : « Il se fait à Odessa comme principale place de la Mer Noire de grandes affaires en marchandises manufacturées et étoffes légères à l'usage des populations de la Crimée, de la Circassie, etc. Ces étoffes, presque toutes de provenance anglaise et allemande, s'y expédient, en quantités considérables, des dépôts de Londres et de Hambourg ; ce commerce, par suite des événements, est complétement annéanti et entraine des pertes immenses. On assure qu'à très-peu d'exceptions près, toutes les maisons et manufactures en gros ont simultanément suspendu leurs paiements à Odessa. Ces nombreux sinistres commerciaux frappent principalement les manufacturiers anglais qui y sont créanciers pour des sommes énormes. — Un autre sinistre considérable a été déclaré à Lodez en Pologne ; le passif est d'un million et retombe aussi sur le commerce anglais. »

(1) *Acad. des Sciences Mor. et Pol.*, 1861, 1er trim, LV, p. 147-48.

(2) V. *sup.*, n° 478.

jusqu'à une époque assez avancée ; puis la course a fait son apparition comme institution distincte de la piraterie : les États lui ont imposé des règles et ont soumis ses faits et gestes au contrôle d'une juridiction des prises. Par là, s'est introduit dans le droit de la guerre maritime, ce grand principe que toute prise doit être jugée. Mais la civilisation de la guerre maritime a été longtemps retardée par les encouragements que les États, trop faibles pour se passer de la course, durent prodiguer à cette institution.

589. — A l'époque où la course est florissante, la guerre maritime offre ceci de particulier, qu'elle se fait au détriment des neutres tout autant que des ennemis. La capture étant à la fois l'aliment et l'amorce des armateurs, ceux-ci ne pouvaient manquer de considérer toute marchandise ennemie à la mer comme une proie qui leur était due, s'ils réussissaient à s'en emparer; ils ne pouvaient supporter la pensée que le commerce ennemi leur échappât en se réfugiant sous le pavillon neutre : à un moment même, pour ôter aux neutres l'envie de s'immiscer dans le commerce ennemi, on en vint jusqu'à confisquer le navire neutre, coupable d'avoir servi de véhicule inoffensif à la marchandise ennemie, d'ailleurs innocente. Cet abus, qui ne put être consommé qu'au mépris des traités les plus solennels, eut une existence éphémère et en quelque sorte intermittente. On l'exhuma et on le remit en vigueur dans les grandes crises. Mais l'abus, moins criant, mais intolérable aussi, de la saisie de la marchandise ennemie sous pavillon neutre, fut plus tenace.

Il a fallu une croisade d'un siècle, qui commence à Hübner et ne se termine qu'au Congrès de Paris (1758-1856), pour que le principe de l'inviolabilité du pavillon neutre, inscrit dans les traités, mais combattu obstinément par la première puissance maritime de l'Europe et du monde, passât dans le domaine des faits. Cette campagne en faveur du pavillon neutre, dont le succès définitif est contemporain de l'abolition de la course, son irréconciliable ennemie, ne cachait aucune arrière-pensée : on ne songeait qu'à affirmer les droits évidents du commerce neutre. Mais le droit de capture en recevait une atteinte très-sensible, quoique indirecte : l'énergie de ce droit a été singulièrement amortie,

depuis qu'il ne peut plus s'exercer que sur la marchandise ennemie chargée sur navire ennemi.

590. — L'abolition de la course a porté un coup bien plus direct à la capture maritime : on a surtout aboli la course, ce semble, pour n'avoir plus à redouter le retour de ses excès et de ses déprédations, et, pour ne pas exposer l'inviolabilité du pavillon neutre à n'être qu'une lettre morte ; mais, en supprimant la course, dont le but principal, pour ne pas dire exclusif, était la destruction du commerce ennemi, on a fait un grand pas vers la suppression de la capture elle-même. Ce progrès suprême avait déjà été réclamé, bien avant le triomphe de l'inviolabilité du pavillon neutre, bien avant l'abolition de la course. Même au temps où l'on rejetait le fardeau de la guerre maritime sur les neutres autant que faire se pouvait, même avant que la course fût arrivée à son déclin, on avait compris que la capture, ce vestige de l'idée antique du *bellum omnium contra omnes*, était un anachronisme.

591. — Aujourd'hui, l'anachronisme est encore plus choquant : les progrès généraux du droit de la guerre, les progrès, lents et pénibles, mais constants du droit de la guerre maritime, surtout ses progrès récents, l'abolition de la course, l'inviolabilité du pavillon neutre, appellent un complément indispensable, la suppression du droit de capture.

Cette dernière étape sera franchie, et le moment de la franchir n'est point prématuré. Alléguerait-on encore qu'abolir la capture, c'est supprimer la guerre maritime, que pour abréger la lutte, il faut attaquer l'ennemi dans son commerce et dans son industrie ? Ce serait commettre une erreur de fait, contre laquelle proteste l'histoire entière.

Si l'on méprise les enseignements des siècles passés ; si l'on oublie que c'est la bataille de Salamine qui a sauvé la Grèce, la bataille d'Ægos-Potamos qui a mis fin à l'hégémonie d'Athènes et, moins loin de nous, que la victoire de Denain a contribué bien plus puissamment que les exploits des corsaires à faire obtenir à la France des conditions modérées à Utrecht, que dans la guerre de Sept-Ans dont l'issue fut si fatale à la France, le chiffre des prises faites par les corsaires anglais n'a pas dépassé sensiblement celui des captures de nos corsaires, qu'on tienne compte au moins

des faits qui sont tout près de nous et de ceux qui se sont passés sous nos yeux : on verra quel est l'effet des pertes privées sur le sort des campagnes maritimes et des guerres en général. Y eut-il jamais un effort aussi gigantesque que celui que la Révolution française tenta contre l'Angleterre ? Cet effort eut un résultat unique : la ruine du commerce français (1), et l'épuisement des énergies maritimes de la France (2). Et le duel à mort de Napoléon et de l'Angleterre ? Jamais la ruine du commerce ennemi n'a été poursuivi de part et d'autre avec une telle fureur. Et pourtant, loin d'abréger la durée de la guerre, les violences inouïes qui furent déchaînées des deux côtés, n'ont amené que des ruines individuelles sans influence aucune sur l'issue de la lutte, ni même sur la masse générale de commerce des deux pays : après sept années de blocus continental, la marche progressive du commerce anglais s'était même accélérée. Tout récemment, qu'est-ce qui a mis fin à la guerre de la Sécession ? Est-ce la prise de Richmond, ou le blocus et la capture ? Qui ignore cependant que dans cette lutte, la guerre maritime avait des moyens d'action qu'elle n'aurait pas en Europe ? Les fédéraux avaient isolé du reste du monde les États du Sud : ceux-ci ne pouvaient s'approvisionner par les ports et par les chemins de fer neutres. Les corsaires confédérés firent un mal énorme à la marine marchande du Nord (3).

592. — Il n'y a donc aucun prétexte pour différer l'accomplissement d'une réforme si impatiemment attendue, et qui s'élabore déjà depuis plus d'un siècle. Elle est même en partie accomplie : l'histoire des vingt dernières années, que nous avons retracée ailleurs, l'atteste surabondamment. Le principe de l'inviolabilité de toute propriété privée à la mer est soutenu par la presque universalité des publicistes, discuté au sein des Parlements, voté ou accueilli favorablement

(1) *Message* du Directoire au Conseil des Cinq-Cents, en date du 22 nivôse an VII. Nous avons cité ce document dans la 1re Partie (V. *sup.*, n° 75).

(2) Lettre de l'amiral Bruix, ministre de la marine, au ministre de la guerre, au sujet des résultats produits par la course, en date du 18 fructidor an VI. Cette lettre a fourni la substance du Message précité. Cauchy, *Du Resp. de la propr. priv.*, ann. n° 18, p. 135-38.

(3) Cf. de Laveleye, *op. cit.*, p. 34.

par quelques-uns d'entre eux, consacré par le Code d'une nation maritime, inscrit dans un traité, adopté par les États-Unis dès 1785, pratiqué par l'Italie, par l'Autriche et par l'Allemagne, est moins, comme on a pu le dire, un *desideratum* qu'un *postulatum* de la conscience contemporaine. Il ne reste plus qu'à hâter l'avénement du jour, qui ne saurait être bien éloigné, où ce principe sera universellement reconnu et appliqué : la transition entre l'ancien droit et le droit de l'avenir aura été suffisamment ménagée ; consommée dans la conscience de notre époque, l'évolution sera bientôt consommée dans le domaine de la pratique. Le passé est garant de l'avenir.

Ainsi donc, qu'on se place au point de vue juridique, au point de vue économique, ou au point de vue historique, on arrive à la même conclusion : nécessité et imminence de la consécration universelle du principe de l'inviolabilité de la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi.

593. — En résolvant la question au point de vue du droit, nous l'avons du même coup résolue au point de vue de la morale et de l'humanité. Bon nombre d'adversaires de l'inviolabilité défendent la capture sur un terrain que M. Bulmerincq a pu appeler le terrain de l'*humanité relative*. Pourquoi, dit-on, supprimer celui de tous les moyens de guerre qui est le moins inhumain ? Et on célèbre les avantages de la capture, comme si c'était un moyen de guerre destiné à remplacer l'effusion du sang, au lieu d'être un moyen concomittant à la destruction des vies humaines, et comme s'il y avait un seul marin, fût-il anglais, qui crût possible de faire une guerre maritime en se bornant à saisir la propriété privée ennemie (1). En résolvant la question conformément au droit, on la tranche conformément, non pas à l'humanité *relative*, mais à l'humanité *absolue*. La guerre est un moyen juridique permis, mais dans certaines limites et moyennant l'observation de certaines règles de droit. En se prononçant contre la capture arbitraire, et pour la simple saisie juridiquement régularisée ; en faisant dépendre le droit des belli-

(1) On se rappelle que M. Rolin-Jaequemyns a très-bien mis en lumière cette idée (V. *sup.*, n° 457).

gérants du but légitime de la guerre, et en condamnant la violation de la propriété privée sur mer, on ne saurait aller à l'encontre des exigences de l'humanité ni des prescriptions de la morale (1).

593 *bis*. — La politique n'est pas moins satisfaite que la morale et l'humanité par la solution que commande le droit. On ne saurait comprendre que la sûreté d'un État qui possède une flotte militaire puissante soit accrue par la capture d'une propriété privée absolument inoffensive, encore moins qu'une telle capture soit indispensable à la sûreté de cet État. Dira-t-on qu'il faut maintenir la capture dans l'intérêt des États les plus faibles, qui sans cela ne pourraient se défendre contre des ennemis plus puissants ? Mais comment ces États pourraient-ils se servir efficacement de la capture en présence de la flotte plus considérable de leur adversaire ? La vérité est que, selon la formule excellente de M. Bulmerincq, « c'est dans l'égalité de droit à côté de l'inégalité de puissance qu'est la meilleure garantie pour les États relativement faibles (2). » Mais ces considérations méritent de nous arrêter quelques instants. Nous disons que toutes les puissances sans exception, depuis la plus faible jusqu'à la plus forte, sont intéressées à l'adoption immédiate et universelle du principe de l'inviolabilité.

594. — La moins convaincue de cette vérité est la Grande-Bretagne ; c'est pourtant elle qui est la plus intéressée à la suppression de la capture. Le bon sens du peuple anglais ne saurait manquer de finir par s'en apercevoir. Mais jusqu'à aujourd'hui, et sauf quelques exceptions, parmi lesquelles nous avons signalé M. d'Airlie et M. Hall, les publicistes anglais, d'accord avec les hommes d'État de ce pays, ont considéré et considèrent encore la capture comme un moyen de guerre indispensable à la sécurité de la Grande-Bretagne, c'est-à-dire au maintien de la suprématie maritime qui est la seule garantie de cette sécurité.

Nous avons constaté que le moment semblait mal choisi pour soutenir une telle proposition, les moyens défensifs de la guerre maritime étant aujourd'hui bien supérieurs aux

(1) Cf. Bulmerincq (V. *sup.*, n° 518).
(2) V. *sup.*, n° 519.

moyens offensifs, et la Grande-Bretagne se trouvant ainsi, plus encore que par le passé, réellement invulnérable. On l'a fait observer, d'autre part, à la tribune même de la Chambre des Communes : la nécessité de protéger les bâtiments de commerce anglais disséminés dans toutes les mers du globe empêche la flotte anglaise de concentrer ses forces, autant que pourrait le requérir à un moment donné la défense même des côtes de l'Angleterre, et, en tous cas, paralyse sensiblement ses moyens d'action. Au point de vue militaire proprement dit, la capture n'est donc pas indispensable à la Grande-Bretagne : elle lui est même plus nuisible qu'utile.

595. — Mais, en outre, l'exercice du droit de prise fait courir à l'Angleterre des périls, en compensation desquels elle ne pourrait causer aux États du continent ou à l'Amérique des dommages assez sérieux pour avoir quelque influence sur l'issue de la guerre. D'après un tableau extrait du *Répertoire Général de la Marine Marchande de tous les pays* que publie le Bureau *Veritas*, inséré dans la *Revue Maritime et Coloniale* de décembre 1880, le tonnage de la marine anglaise s'élève à 8.139.703 tonnes, savoir 3.542 navires à vapeur représentant un tonnage de 2.555.575 tonnes et 18.357 navires à voiles représentant un tonnage net de 5.584.128 tonnes (1). Les États-Unis possèdent un matériel égal à la moitié de celui de l'Angleterre; les autres États maritimes ne suivent que de loin, et l'effectif de la marine marchande britannique dépasse en tonnage les flottes de toutes les marines commerciales de l'Europe réunies (2). Dans une guerre maritime, la masse des navires de com-

(1) *Rev. M. et C.*, tom. 67, p. 641. — Dans un article publié dans le n° de juillet 1880 sous ce titre *La Marine marchande en Angleterre*, M. Lenglet, consul général de France à Londres, donne un total de 8.329.421 tonnes, dont le détail diffère assez sensiblement des données de l'extrait du *Répertoire Général*. A la fin du mois de décembre 1879, dit M. Lenglet, l'effectif de la marine marchande de la Grande-Bretagne se composait de 25.254 navires et 6.492.121 tonnes dans le Royaume-Uni, plus, de 630 navires et 63.043 tonnes dans les îles anglo-normandes, ce qui fait un total de 25.884 navires et 6.555.164 tonnes. En ajoutant encore à cet effectif celui des possessions anglaises, 12.732 navires et 1.774.257 tonnes, le total général s'élève aux chiffres de 38.616 navires et 8.329.421 tonnes. *Rév. M. et C.*, tom. 66, p. 16-17.

(2) Lenglet, *l. c.*

merce exposée à la capture serait donc deux fois, quatre fois plus considérale du côté de l'Angleterre que du côté de son ennemi.

Il y a plus : tout le commerce extérieur de la Grande-Bretagne se fait par mer, tandis que celui des autres États se fait en grande partie par terre : tous les coups portés au commerce maritime de la Grande-Bretagne lui seraient donc incomparablement plus sensibles.

Il y a plus encore : la situation économique de ce pays est exceptionnelle, et périlleuse en raison même de sa puissance. L'Angleterre dépend plus que tout autre pays du marché étranger : cette dépendance a frappé tous les esprits ; M. d'Airlie, et M. Hall surtout, la mettent en lumière ; M. de Laveleye l'expose dans des termes aussi nets que saisissants : « Ce merveilleux pays, dit-il, est semblable à un vaste atelier travaillant pour l'univers entier. Il tire de l'étranger des subsistances pour ses ouvriers et des matières premières pour ses fabriques, et il renvoie ensuite à l'étranger des produits manufacturés. La Russie et l'Amérique lui livrent des grains; la Hollande, la Belgique, le Danemark du bétail, l'Inde et les États-Unis, le coton, la Chine et le Japon, la soie, l'Australie, le Cap, les bords de la Plata, la laine. A son tour, elle expédie dans le monde entier, ses fers, sa quincaillerie, ses cotonnades, ses étoffes de tous genres. Toutes ces importations et exportations se font par navire. Nul autre pays ne dépend à ce point de la liberté des mers ; que celle-ci cesse d'exister, soit restreinte ou même menacée, et tout l'édifice économique est ébranlé. Les fabriques chôment, les subsistances renchérissent, les ouvriers perdent leurs salaires ; le corps social tout entier est atteint, et les classes laborieuses sont exposées à de terribles souffrances. Qu'on se rappelle les dures épreuves qu'ont traversées les ouvriers de l'industrie cotonnière, quand le blocus fermait les ports des États esclavagistes pendant la guerre de la Sécession, et alors une seule industrie était frappée. Que serait-ce si toutes l'étaient par l'arrêt des importations et des exportations (1)? »

Les Anglais répondent qu'ils disposent de forces navales

(1) De Laveleye, *op. cit.*, p. 45.

assez puissantes pour conjurer un tel danger; et ils font avec complaisance le dénombrement de leurs ressources maritimes : leur flotte militaire est assez forte pour tenir tête aux flottes coalisées de tous les autres États; et elle serait renforcée d'un nombre illimité de steamers transformés en bâtiments de guerre et de croiseurs qui sortiraient en quantité presque innombrable de leurs vastes chantiers de construction. Bien que l'Angleterre ait plus de navires marchands à protéger qu'aucun autre pays, il n'est pas de marine marchande mieux protégée que la marine anglaise.

596. — On sait quelle est la puissance maritime de l'Angleterre, et de quel effort ce grand pays est capable. La marine marchande anglaise est mieux protégée qu'aucune autre, on n'en doute pas; mais elle le serait encore insuffisamment. L'emploi de la vapeur rend les croiseurs bien plus redoutables qu'autrefois : leur rapidité leur permet à la fois de multiplier leurs ravages et d'échapper aux poursuites. La guerre de la sécession en a offert la preuve irrécusable : bien que la suprématie maritime des fédéraux fût aussi absolue que possible, leurs ennemis n'ayant point de flotte et étant soumis au blocus, quelques croiseurs rapides, dont le plus célèbre est l'*Alabama*, ont pu porter au commerce de l'Union un coup dont il ne s'est pas relevé. Qu'une guerre éclate entre l'Angleterre et un État quelconque des Deux-Mondes; que cet État mette en mer dix ou vingt croiseurs plus rapides et mieux armés que l'*Alabama*, « et tout le commerce anglais passe aux mains des neutres par le seul effet de l'élévation des assurances. Et comme les neutres ne pourraient suffire à tous les transports que fait aujourd'hui la marine marchande anglaise, les exportations et les importations nécessaires à la vie industrielle de l'Angleterre en seraient notablement affectées (1). » Tel est le péril que courrait la Grande-Bretagne, en dépit de sa suprématie maritime.

597. — Quel mal ferait-elle à son adversaire, par exemple à la France, à l'Allemagne, à la Russie ou aux États-Unis?

Supposons l'Angleterre en guerre avec la France. Les 15.000 matelots français employés à la pêche de la morue sur les bancs de Terre-Neuve ont été faits prisonniers, selon

(1) De Laveleye, *op. cit.*, p. 46,

le rêve de Lord Palmerston ; les navires de guerre français sont réduits à ne plus se risquer sur l'Océan. Le commerce extérieur de la France sera-t-il gravement atteint ? En temps de paix, plus de la moitié, plus des deux tiers des transports de mer de la France sont faits par des bâtiments étrangers : ceux-ci transporteraient l'autre moitié, tandis que les navivires français resteraient à l'abri dans les ports de leur pays. Si ces ports étaient bloqués, le commerce de la France se ferait par les chemins de fer et par les ports neutres.

Supposerons-nous la Grande-Bretagne en guerre avec la Russie ? Dans ce duel entre l'éléphant et la baleine — on attribue ce mot à M. de Bismark, — quel dommage l'Angleterre pourrait-elle causer à la Russie ? Admettons qu'elle pût anéantir la marine marchande russe et le commerce maritime de la Russie : celle-ci en serait-elle réduite à la soumission, pour un dommage qui serait relativement faible, étant donnée le peu d'importance relative de la marine marchande et du commerce extérieur de la Russie ? Mais, avec les chemins de fer, le résultat que nous entrevoyons ne saurait être atteint. Tous les ports de la Baltique et de la mer Noire bloqués, les marchandises russes seraient embarquées à Königsberg ou à Ibraila, au lieu de l'être à Riga, à Saint-Pétersbourg ou à Odessa. Telle serait l'efficacité de la capture, renforcée du blocus.

Quant au tort que la capture pourrait causer à l'Allemagne, on l'a vu en 1870 : tous les ports allemands étaient bloqués, et tout le dommage infligé à l'Allemagne se réduisit à la perte du fret pendant quelques mois et à la confiscation d'une valeur de quelques millions en vaisseaux et en cargaisons capturés.

598. — Pour toutes les nations continentales sans exception, on peut dire, avec M. de Laveleye, que « le commerce maritime est accessoire ; pour l'Angleterre, il est essentiel, parce que sa vie industrielle et ses revenus en dépendent. Voilà pourquoi la capture peut être un moyen sérieux de nuire, employée contre l'Angleterre, non par l'Angleterre(1). »

599. — Combien la situation de l'Angleterre ne serait-elle pas plus désavantageuse dans une guerre avec les États-

(1) De Laveleye, *op. cit*, 46-48 ; p. 48.

Unis ? Les États-Unis ne pourraient être soumis à un blocus comme celui que l'Angleterre pourrait faire peser sur les États du continent européen, à cause de l'immense étendue des côtes américaines, qui règnent sur deux océans. On connaît les ressources inépuisables des États-Unis, le génie inventif et audacieux de leurs citoyens : soit qu'ils persistent dans leur refus d'abolir la course aussi longtemps que l'on n'acceptera pas le principe de l'inviolabilité, soit qu'ils consentent à cette abolition, qui n'est pas incompatible avec la création d'une marine volontaire, ils couvriront les mers de leurs corsaires ou de leurs bâtiments auxiliaires et des vaisseaux de guerre qui surgiront en un clin d'œil des chantiers de l'Union. La masse énorme, disséminée sur toutes les mers, de la propriété anglaise en navires et en cargaisons, sera à la merci des corsaires ou des croiseurs américains, dont la marche supérieure déflera toutes les poursuites. En quelques mois, la marine marchande britannique sera capturée ou consignée dans ses ports, malgré les efforts de la marine militaire anglaise, qui ne pourra que constater son impuissance. La Grande-Bretagne, de son côté, capturera ou consignera dans ses ports la marine marchande américaine, cela n'est pas contestable ; mais, outre que la masse exposée aux déprédations sera du côté de l'Angleterre dans la proportion de deux contre un, les États-Unis, pouvant, à la rigueur, se suffire à eux-mêmes (1), braveront la ruine de leur commerce extérieur, ce que la Grande-Bretagne ne saurait faire.

600. — « Si j'ai prouvé, disait Mably, qu'il est de l'intérêt de l'Angleterre de proscrire l'usage des pirateries, je crains qu'on n'en conclue que la France doit le maintenir. » « Mais, ajoutait-il aussitôt, je prie de faire attention que cette puissance peut avoir, de son côté, des raisons très-fortes d'assurer la liberté des mers (2). »

Le tonnage de la marine marchande française ne s'élève pas tout à fait à un million de tonnes (3). L'énorme dispro-

(1) Cf. un article de M. L. Simonin dans *la France* du 19 septembre 1879, « M. de Bismark et la protection » : les Etats-Unis sont producteurs de matières premières : l'Europe a besoin d'eux, et ils peuvent se passer de l'Europe.

(2) V. *sup.*, n° 395.

(3) Ce tonnage est de 989.128 tonnes, d'après M. Lenglet, *l. c.*; d'après

portion qui existe entre le tonnage anglais et le tonnage français deviendrait pour la France, en cas de guerre maritime, un avantage relatif: son commerce pourrait facilement trouver un abri sous le pavillon neutre. Que l'on suppose nos ports bloqués, notre marine de guerre réduite, avec notre marine marchande, à ne plus se risquer sur l'Océan, comme « ses vaisseaux ne portent pas avec eux la destinée tout entière du pays », « sa force principale lui resterait encore, car la France se replierait sur elle-même, sur son territoire si compacte, sur sa population si homogène, sur ses armées si puissantes : à la place de ses ports bloqués, elle tiendrait ouvertes au commerce ses villes frontières, et les lignes de fer de l'Europe continueraient avec le monde entier ses communications et ses échanges (1). »

Mais si la situation géographique et économique de la France lui permet de ne pas ressentir trop douloureusement les effets de la capture, en supposant que ceux-ci aillent jusqu'à la ruine momentanée de son commerce maritime, la France n'en a pas moins un intérêt très-considérable à s'épargner ce désastre. L'adoption du principe de l'inviolabilité de la propriété privée sur mer la mettrait à l'abri d'une telle éventualité, sans compromettre ni sa sécurité ni son honneur, ni même son influence.

601. — On nous concédera sans peine que dans une guerre contre une ou plusieurs puissances continentales, c'est sur terre que se viderait le débat et que se déciderait le sort de la France. Sans doute, notre marine militaire pourra peser d'un grand poids dans la balance, en secondant les opérations de nos armées, mais de quel poids pèserait le droit de capture dans une lutte contre l'Allemagne, l'Autriche, la Russie ? La guerre de 1870-71 l'a montré.

Mais dans une guerre que nous aurions à soutenir contre l'Angleterre, seule ou alliée avec une puissance du continent, la capture ne permettrait-elle pas, tandis que tous nos

le tableau ci-dessus mentionné extrait du Répertoire Général de la Marine Marchande, il n'est que de 806.478 tonnes, savoir 233.972 tonnes pour la marine à vapeur, qui compte 292 navires, et 572.506 tonnes pour la marine à voiles forte de 2914 navires. *Rev. M. et C.*, tom. 67, p. 641.

(1) Cauchy, *op. cit.*, p. 68.

ports seraient bloqués et notre marine militaire réduite à l'inaction, tandis que nos armées seraient peut-être défaites, de relever l'honneur du drapeau français, et, au moins, d'obtenir des conditions de paix modérées ? Il est en France des jurisconsultes et des hommes politiques qui en sont si convaincus qu'ils voudraient même ressusciter la course, comme si la France avait besoin de recourir encore à cette institution malencontreuse et condamnée sans appel, et n'était pas assez riche pour se constituer une marine volontaire.

Croire que la capture est entre les mains de la France une arme aussi redoutable contre l'Angleterre, c'est se faire une étrange et dangereuse illusion, que contredisent l'histoire de la guerre de Cent-Ans, celle de la guerre de la succession d'Espagne, qu'on évoque sans cesse, celle de la guerre de Sept-Ans, enfin l'histoire des guerres de la Révolution et de l'Empire. Toujours l'énergie commerciale de l'Angleterre a triomphé des exploits de nos corsaires : elle résisterait encore à tous les efforts de notre marine régulière et de la marine volontaire qui la renforcerait.

Dans une guerre maritime, la France agirait sur mer : il est difficile de dire quelle serait au juste la nature de cette action, parce que personne ne sait aujourd'hui comment se fera la première guerre maritime qui éclatera. Une seule chose est certaine, c'est que si son moyen d'action le plus efficace est la capture, autant vaut, l'histoire en main, dire que la France a cessé d'exister comme puissance maritime de premier ordre. Nous en dirions autant de la Grande-Bretagne elle-même.

602. — Les États-Unis, dont la marine marchande dispose d'un matériel égal à la moitié de celui de l'Angleterre, se sont constitués, presque au lendemain de leur Indépendance, les champions du principe de l'inviolabilité.

L'Allemagne, la Russie, l'Autriche, l'Italie, sont aussi favorables à ce principe. Inutile de prêcher à des convertis, c'est-à-dire de montrer l'intérêt qu'ont ces puissances au triomphe de l'inviolabilité : aussi bien cet intérêt est-il trop évident aux yeux de tout le monde (1).

(1) D'après M. Lenglet, *l. c.*, les États-Unis ont un tonnage de 4.212.764 tonnes ; la Norwége, de 1.436.278 tonnes ; l'Allemagne, de 1.078.369 ; l'Italie, de 1.103.650. — On se plaît à dire que l'Allemagne est une puis-

L'Espagne n'a pas un intérêt différent, quoiqu'en puissent penser certains publicistes de ce pays et d'autres nations, et notamment M. de Negrin. Est-ce en se cramponnant au droit de capture que l'Espagne pourrait tenir tête à l'Angleterre, ou même à la France? On nous dit que l'Espagne peut redevenir, au point de vue maritime, ce qu'elle a été autrefois. Nous n'y contredisons pas; mais alors, elle aura plus à perdre qu'à gagner au maintien de la capture : pour le moment, elle a tout à perdre à ce maintien, rien à y gagner.

On peut en dire autant des Pays-Bas, du Danemark, de la Suède et de la Norwége.

II

Restrictions légitimes et nécessaires que comporte le principe de l'inviolabilité.

603. — Les jours du règne de la capture maritime sont comptés : le principe de l'inviolabilité de la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi l'emporte, comme l'exige la

sance exclusivement continentale. Il importe de mettre en présence de cette assertion les efforts considérables que fait depuis quelques années l'Allemagne pour augmenter sa marine de guerre. Un article du *Times* du 29 avril 1877 insiste sur le développement rapide de la puissance maritime de l'Allemagne. Un plan de construction d'une flotte allemande a été arrêté en 1873, et ce plan est suivi depuis avec persévérance. L'Allemagne se propose un double but : assurer la sécurité de ses côtes, protéger le commerce et les colons allemands à l'étranger. Pour former des mousses, les Allemands ont adopté le système anglais. Le système qu'a employé la Prusse avec tant de succès pour la constitution des effectifs de guerre a servi de modèle à l'organisation de la marine militaire allemande et de ses réserves. L'Allemagne a stimulé l'industrie nationale : le charbon allemand est seul employé à bord des navires de guerre allemands. L'article du *Times* conclut ainsi : « Sans aller jusqu'à supposer que l'Allemagne soit destinée d'ici longtemps à être une des premières puissances maritimes, il est impossible de ne pas admirer l'énergie montrée dans toute cette organisation et la prévoyance qui a présidé à la plupart des dispositions adoptées. Ceci devrait nous servir, non-seulement de leçon, mais aussi d'avertissement. Il existe maintenant une puissance continentale qui, au point de vue naval, déploie la science, la méthode, et la patience qui ont, pendant ces dernières années, amené sur terre une révolution dans l'art de la guerre. Il ne serait nullement impossible que cette puissance pût obtenir un résultat semblable en ce qui concerne la guerre sur mer. » *Rev. M. et C.*, tom. 64, p. 5 sqq. ; p. 36-38.

justice et comme le conseille l'intérêt bien entendu de tous les peuples. Qu'est-ce à dire? Que le navire ennemi et la cargaison ennemie qu'il porte ne seront plus désormais saisis et confisqués, comme ennemis, et en vertu de cette seule qualité; non, que tout navire ennemi et toute cargaison ennemie, quels qu'ils soient, seront, dans tous les cas, soustraits à toute atteinte de la part des belligérants. En d'autres termes, à la capture arbitraire, sera substituée la saisie pour causes déterminées, juridiquement réglementée, et à titre de mesure exceptionnelle. L'esprit dont s'inspirera la guerre maritime ne sera plus le même, mais les nécessités de l'attaque et de la défense auront leur part : le principe de l'inviolabilité sera consacré, mais non sans des restrictions légitimes et nécessaires. Quelles seront ces restrictions? C'est ce qu'il importe de préciser avec soin.

604. — L'Institut de droit international a entièrement assimilé la propriété ennemie à la propriété neutre. On se rappelle le texte des deux premières résolutions de Zurich. « I. La propriété privée neutre ou ennemie naviguant sous pavillon ennemi ou neutre est inviolable. II. Sont toutefois sujets à saisie : les objets destinés à la guerre ou susceptibles d'y être employés immédiatement. Les gouvernements belligérants auront, à l'occasion de chaque guerre, à déterminer les objets qu'ils tiendront pour tels. Sont également sujets à saisie, les navires marchands qui ont pris part ou sont en état de prendre immédiatement part aux hostilités, ou qui ont rompu un blocus effectif et déclaré. » L'Institut a ainsi supprimé l'expression *contrebande de guerre*, qui ne correspond, a-t-on dit, à aucune idée nette; mais il a maintenu la chose, en s'efforçant de préciser. En déclarant sujets à saisie les vaisseaux qui sont en état de prendre immédiatement part aux hostilités, il a entendu viser, dit M. Bulmerincq, ceux qui sont susceptibles de prendre immédiatement part aux hostilités *sans y avoir été cependant destinés à l'avance*, mais en même temps exclure de la saisie ceux qui ne sont pas par leur construction susceptibles de cette affectation immédiate. Quant à la formule employée par l'Institut dans la première partie de la seconde résolution de Zurich, « objets destinés à la guerre ou susceptibles d'y être employés immédiatement », M. Bulmerincq pense qu'on

pourrait lui substituer avantageusement celle-ci : « objets susceptibles d'être employés immédiatement à la guerre. » Cette formule est moins compréhensive que la première et restreint la faculté de saisir aux seuls cas où il y a possibilité pratique d'un emploi immédiat à la guerre, étant donnée la forme sous laquelle les objets se présentent en fait (1). Quoi qu'il en soit, l'Institut a entendu émettre le vœu que la propriété privée ennemie fût *neutralisée*, c'est-à-dire exempte de saisie, les seuls cas de contrebande de guerre et de blocus réservés. Il est muet sur le point de savoir s'il faut admettre à l'encontre des vaisseaux tant ennemis que neutres, un droit de réquisition (*droit d'angarie*) et à l'égard des cargaisons neutres ou ennemies un droit de préemption : de ce silence et du contexte de l'ensemble des résolutions de Zurich, il nous semble qu'on peut induire la négation implicite de l'un et l'autre droit.

605. — Il est bien évident qu'on ne saurait traiter la propriété privée ennemie avec plus d'égards que la propriété neutre, et que le commerce pacifique et inoffensif doit seul être respecté : dès qu'il y a immixtion dans les hostilités, le belligérant est fondé à sévir. De là les restrictions de la contrebande de guerre et du blocus. Sujets belligérants et sujets neutres y seront soumis : la propriété privée ennemie, cargaison et navire qui la porte, sera *neutralisée*. Rien de plus. Mais ne saurait-il y avoir rien de moins ? Il nous semble que si.

Dans la guerre continentale, la propriété privée peut être détruite, si les opérations de la guerre l'exigent. Dans la guerre maritime, un belligérant ne pourra-t-il pas, sauf indemnité, immerger les navires marchands ennemis qui sont à sa portée, pour fermer l'entrée d'un fleuve ou d'un port ? Sur terre, on peut *réquisitionner* pour ses besoins les chemins de fer et autres moyens de transport. Nous admettrons que sur mer on pourra en user de même à l'égard des navires marchands ennemis : on pourra les employer au transport des troupes, des munitions et du matériel de guerre, s'en emparer même définitivement et les armer en guerre, moyennant indemnité. Toutes choses que nous grou-

(1) V. *sup.*, n° 517.

perons sous le titre de *droit de réquisition*. Enfin, sur terre, le belligérant peut faire des réquisitions pour subvenir à l'entretien de son armée : de même, sur mer, nous admettrons un *droit de préemption* sur les cargaisons ennemies chargées à bord de vaisseaux ennemis, qui, comme les vivres, la houille, les munitions navales, permettront au belligérant d'atteindre plus sûrement et plus rapidement le but de la guerre. Ces droits de préemption et de réquisition, nous les nions expressément en ce qui concerne les neutres; nous les admettons à l'encontre des sujets belligérants, par analogie de ce qui a lieu dans la guerre continentale.

Aussi distinguerons-nous quatre chefs dans l'étude des restrictions légitimes et nécessaires que comporte le principe de l'inviolabilité : A. Contrebande de guerre. B. Blocus. C. Droit de préemption. D. Droit de réquisition.

A. CONTREBANDE DE GUERRE (1).

606. — D'après la pratique actuelle, tout navire qui transporte vers l'ennemi des objets connus sous le nom de contrebande de guerre, peut être arrêté par les croiseurs de l'autre belligérant ; la contrebande sera saisie et déclarée de

(1) Alb. Gentilis, *Advoc. Hispan.*, *lib.* I, *c.* xx ; Bynkershoek, *Quæst. jur. publ.*, *lib.* I, *c.* x ; Hübner, *De la saisie des bâtim. neutres*, I, part. II, ch. ii, p. 164-82 ; — Kent, *Comm.*, 12e éd., *Lect.* VII, § 135-42 ; Wheaton, *Élém.*, 5e éd., II, part. IV, ch. iii, § 24-26, p. 138-69 ; Halleck, *Int. Law*, 1861, ch. xxiv, p. 569-90 ;—Oke Manning, *Comm.*, éd. 1875, Book V, ch. vii-viii. p. 352-99 ; Wildman, *Inst. of int. Law*, II, ch. v, p. 210-44 ;— Phillimore, *Comm.*, 2e éd., III, part X, ch. i, § 234-84, p. 387-472 ; Twiss, *War*, 1875, ch. vii, § 121-51, p. 233-98 ; Hall, *The rights and duties of neutrals*, 1874, part III, ch. ii-iii, § 36-51, p. 98-134 ; *Id.*, *Int. Law*, 1880, § 236-53, p. 564-600;—Galiani, *De' doveri*, lib. I, c. ix, § 3-7, p. 305-95 ; Lampredi, *Del comm.*, parte I, § 5-9, p 53-116 ; Esperson, *Dei rapporti giuridici fra i belligeranti ed i neutrali*, 1865, p. 47-62 ; Vidari, *Del rispetto della proprietà privata*, éd. ref. 1867, p. 308-51 ; Fiore, *Nouveau droit int.*, trad. Pradier-Fodéré, II, part. II, liv. III, ch. viii, p. 436-45 ; G. de Gioannis Gianquinto, *Della confisca per contrabbando da guerra*, 1872 ; — Heffter, *Droit des gens*, trad. Bergson, § 158-161a ; Bluntschli. *Mod. Volk*, 1878, art. 801-818 ; Gessner, *Droit des neutres sur mer*, 2e éd., p. 82-162 ; *Id.*, *Kriegführende und neutrale Machte*, p. 59-74 ; — Rayneval (G. de), *De la liberté des mers*, I, p. 72-103 ; Ortolan, *Règles int.*, II, liv. III, ch. vi, p. 175-248 ; Massé, *Droit com.*, 3e éd., I, n° 194-223, p. 173-99 ; Hautefeuille, *Droits et dev. des nat. neutres*, 3e éd., II, p. 65-176 ; Pistoye et Duverdy, *Traité des pris. mar.*, II, p. 392-415 ; Cauchy, *Droit mar. int.*, I, p. 54 sqq. ; II,

bonne prise, quel qu'en soit le propriétaire. Seulement, si le navire en question est un navire de la nationalité du capteur qui l'arrête, il sera confisqué, parce que toutes relations commerciales avec l'ennemi sont prohibées, sauf autorisation spéciale ; si c'est un navire ennemi, il sera confisqué, en tant qu'ennemi. De même, la contrebande de guerre, objet du transport illicite, si elle appartient à un sujet ennemi ou à un national, sera confisquée comme propriété ennemie ou comme propriété d'un national engagée dans un commerce avec l'ennemi. Ainsi donc, si nous supposons, d'une part, un navire appartenant à un sujet ennemi ou à un compatriote du croiseur qui l'arrête, et, d'autre part, ce navire chargé d'objets de contrebande propriété de sujets ennemis ou de nationaux, nous sommes absolument en dehors de la théorie de la contrebande de guerre : navire et contrebande seront confisqués, mais non parce qu'il s'agit d'un transport de contrebande. Supposons-nous au contraire un navire transportant vers l'ennemi des objets qualifiés contrebande, le navire, nous le croyons du moins, ne sera pas confisqué ; quant aux objets, ils le seront dans tous les cas, qu'ils soient propriété ennemie ou neutre, ou qu'ils appartiennent à un compatriote du croiseur qui a arrêté le navire : mais c'est seulement si ces objets sont propriété neutre, que la théorie de la contrebande de guerre intervient.

607. — Le principe de l'inviolabilité de la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi une fois reconnu, la théorie de la contrebande de guerre, jusqu'ici étrangère aux rapports des belligérants entre eux, s'étendra à ces rapports, auxquels elle n'était pas primitivement destinée : faite pour les neutres, elle s'appliquera aussi aux ennemis. La propriété privée ennemie, si elle consiste en objets de contrebande et si elle est dirigée vers un port ennemi ou vers une flotte ennemie, sera traitée comme elle l'était auparavant, mais non plus au même titre : au lieu d'être confisquée comme propriété ennemie, elle le sera comme contre-

prises, p. 182-95 ; Desjardins (Arth.), *Droit comm. mar.*, I, n° 24, p. 55-63 ; Calvo, *Droit int.*, 3e éd., IV, 1881, p. 1-90, §2416-2547 ;— Negrin *Trat. elem.*, n° 252-59, p. 194-207 ; — Den Beer Portugaël, *Het Oorlogsrecht*, p. 312-323 ; — Saripolos, Τα των εθνων νομιμα, II, p. 529 sqq.

bande. Quant au navire ennemi qui transporte cette propriété, il sera désormais soustrait à la confiscation. Prenons un exemple. En admettant que la Grande-Bretagne et la France aient reconnu le principe de l'inviolabilité, les choses se passeraient ainsi dans une guerre entre ces deux puissances : un croiseur français rencontre un navire anglais chargé d'armes ou de munitions de guerre qui se dirige vers un port anglais ou vers la flotte anglaise (nous ne supposons pas un navire anglais transportant de la contrebande de guerre à destination d'un port français ou de la flotte française : le croiseur français le laisserait passer, comme il laisserait passer un navire russe dans la même situation) ; ce navire sera arrêté, mais non confisqué ; la contrebande de guerre, qu'elle soit propriété anglaise ou propriété neutre, sera confisquée, mais comme contrebande. Voilà comment la sphère d'application de la théorie de la contrebande de guerre s'élargira par suite de l'abolition de la capture.

L'adoption du principe de l'inviolabilité fera sans doute tomber la prohibition en vertu de laquelle les sujets ennemis ne peuvent commercer entre eux ; mais les belligérants n'admettront jamais que leurs nationaux puissent faire avec l'ennemi le commerce de la contrebande de guerre. La sphère d'application de la théorie de la contrebande de guerre s'élargira donc encore : sans préjudice des peines de la trahison, les nationaux seront traités, quant à leurs navires et à leurs cargaisons, au moins aussi rigoureusement que les ennemis. Mais nous laisserons absolument de côté ce point de vue, parce que le traitement des nationaux engagés dans un commerce de contrebande avec l'ennemi est une question de droit public interne : c'est au code pénal de chaque État à organiser la répression : tel État pourrait bien, entre autres pénalités, édicter dans certains cas la confiscation du navire chargé de contrebande, comme surcroît à la peine corporelle infligée à l'auteur du délit (1).

(1) Plus nettement que personne, ce nous semble, M. Arth. Desjardins a distingué ces deux questions : l'état de guerre suspend-il, en principe, les rapports commerciaux des belligérants ? la propriété privée ennemie sur mer est-elle inviolable ? La guerre étant une relation d'État à État, les rapports commerciaux des belligérants entre eux,

608. — Qu'on la considère comme restreignant la liberté du commerce neutre ou comme limitant l'inviolabilité du commerce ennemi, la prohibition du transport de la contrebande de guerre repose sur le même fondement rationnel. Les sujets neutres ont le droit d'être respectés dans leur personne et dans leurs biens, mais à la condition de rester vraiment neutres, c'est-à-dire de ne prendre aucune part à la lutte : or, n'est-ce pas s'immiscer dans les hostilités d'une façon indirecte, mais caractérisée, que d'amener aux belligérants des objets d'une utilité immédiate pour la guerre ? Sans méconnaître le principe de la liberté du commerce neutre, chaque belligérant a le droit d'appréhender au passage les objets en question. De même, si la propriété des sujets ennemis est inviolable, c'est parce qu'ils sont étrangers à la lutte que se livrent leurs États respectifs ; mais cette inviolabilité disparaîtra, aussitôt qu'ils interviendront dans la lutte, et ils le feront s'ils s'avisent de transporter vers un port ou vers les forces de terre ou de mer de leur nation des objets susceptibles d'être employés immédiatement à la guerre (1). En présence d'un transport d'objets de contrebande, le principe de l'inviolabilité est hors de cause : les raisons sur lesquelles s'appuie ce principe n'existant plus, le principe ne saurait plus être appliqué.

ne doivent pas être prohibés en principe. Arth. Desjardins, *op. cit.*, I, n° 16-19, p. 35-40. Mais chaque belligérant pourra interdire à ses nationaux tel ou tel commerce avec l'ennemi et refuser l'entrée de tel ou tel port aux bâtiments de commerce ennemis. Des considérations d'ordre politique ou militaire pourront exiger qu'on restreigne plus ou moins la liberté accordée aux sujets de chaque belligérant de commercer avec l'ennemi.— Actuellement, on sait que cette liberté n'existe pas : quand elle sera établie, l'exercice en sera réglé par le droit public interne de chaque État ; le droit international ne peut que poser le principe de la prohibition du commerce de contrebande, tant à l'égard des neutres et des ennemis qu'à l'égard des nationaux.

(1) Nous disons : vers un port ou vers les forces de terre ou de mer de leur nation, parce que le sujet ennemi qui transporterait de la contrebande à destination d'un port, de l'armée ou de la flotte ennemis de son propre pays, n'aurait pas affaire aux croiseurs ennemis, mais à ceux de sa nation : dès lors, il s'agirait d'un national en présence de la loi de son pays, ce qui ne nous occupe pas. Sont seuls à considérer au point de vue de la théorie de la contrebande de guerre — abstraction faite des neutres — les sujets ennemis qui apportent des objets de contrebande dans un port de leur pays ou aux forces de terre ou de mer de ce même pays.

Il est donc tout aussi légitime de soumettre le principe de l'inviolabilité de la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi à la restriction dérivant de la théorie de la contrebande de guerre, que d'assujettir à cette même restriction la liberté du commerce neutre. Il faut essayer de marquer en quoi consiste cette restriction. C'est là un travail long et difficile, qui a sa place marquée dans la matière de la neutralité maritime. Ici, nous ne pouvons guère qu'effleurer le sujet ; mais nous devons le faire, pour donner une idée, telle quelle, de la mesure dans laquelle le principe de l'inviolabilité est écarté par la théorie de la contrebande de guerre.

609. — L'importance capitale de la matière de la contrebande de guerre est manifeste : le commerce des neutres avec les belligérants est libre, libre aussi le commerce des sujets ennemis avec leurs compatriotes (1), sauf quant à certains objets dits de contrebande ; si cette limite n'est pas exactement déterminée, si le catalogue des objets de contrebande n'est pas dressé et arrêté, c'en est fait de la liberté du commerce des neutres avec les belligérants, et de la liberté du commerce des sujets ennemis avec leurs compatriotes, qui n'est qu'une des applications du principe de l'inviolabilité de toute propriété privée ennemie sous pavillon ennemi.

Malgré cette importance, peut-être à cause de cette importance même, la théorie de la contrebande de guerre n'est pas encore nettement fixée ; depuis trois siècles, elle s'élabore, et, en dépit de bien des efforts, l'entente ne règne pas entre les publicistes, les traités ne concordent pas, les lois intérieures présentent la plus grande divergence.

(1) Encore une fois, le sort du national surpris par un croiseur de son pays en train de transporter de la contrebande à l'ennemi, ne nous regarde pas ; et comme la théorie de la contrebande de guerre, qui s'applique au commerce des neutres avec les belligérants, est étrangère au commerce des belligérants avec les neutres (ainsi, les armes et munitions de guerre, propriété ennemie, qu'un navire ennemi transportera ostensiblement et réellement en pays neutre ne seront sujettes qu'à un droit de préemption ; elles ne seront pas confiscables, comme elles le seraient si elles étaient transportées dans le pays dont le navire porte le pavillon), cette théorie ne vise que le commerce des sujets ennemis avec leurs compatriotes.

610. — Nous avons déjà indiqué le fondement rationnel de la prohibition du transport de contrebande : ce transport, qu'il émane d'un sujet neutre ou d'un sujet ennemi, est un acte d'immixtion dans les hostilités, que le belligérant peut empêcher de se consommer. S'il en est ainsi, les États belligérants ne sauraient arbitrairement limiter le commerce neutre ou ennemi, de leur seule autorité et selon les intérêts du moment, sous couleur de contrebande. Sera seul prohibé, le commerce qui aura avec la guerre un rapport direct. Or, revêtira seul ce caractère, le commerce d'objets qui, fabriqués en vue de la guerre, sont directement et immédiatement propres à cette fin. C'est donc à la nature intrinsèque des objets transportés, qu'il faut s'attacher. En d'autres termes, il n'y a qu'une contrebande absolue. Il n'y a pas de contrebande relative, d'aucune sorte : nous n'admettrons pas notamment que ce soit se livrer au commerce de contrebande de guerre, que de transporter vers l'ennemi des objets qui ne sont pas expressément fabriqués en vue de la guerre, la preuve en étant supposée fournie.

611. — On a pourtant soutenu (1) que transporter vers l'ennemi une marchandise destinée à la guerre, c'est prendre part à la lutte, s'ingérer dans les hostilités, et, par conséquent, encourir la déchéance du bénéfice de la neutralité ou de l'inviolabilité. Logiquement, cette manière de voir mènerait très-loin ; elle aboutirait à la prohibition du commerce des vivres, quand ils seraient destinés à l'armée ennemie. Or, comme en proposant cette doctrine, on a obéi à un esprit de transaction et non de défaveur pour le commerce ennemi ou pour le commerce neutre, on en tempère la rigueur logique, en déclarant « contraire aux usages de la guerre, de saisir comme contrebande des vivres et autres moyens de subsistance, même lorsqu'ils sont destinés à l'armée ennemie (2). » Nous ne pouvons souscrire à cette doctrine, tout en constatant qu'elle présume l'usage pacifique, et exige la double preuve du fait que les marchandises sont destinées à la guerre et du fait que l'envoi a lieu dans l'intention de soutenir l'un des belligérants, quitte à admettre, sans

(1) Bluntschli, *Mod. Volk.*, art. 805.
(2) *Id., ibid.*, art. 807.

doute, que cette intention résulte virtuellement des circonstances, c'est-à-dire du fait même de la destination hostile (1).

Cette doctrine mitigée est encore trop rigoureuse; elle exagère sigulièrement la portée des devoirs des neutres ou des sujets belligérants qui veulent conserver le bénéfice de l'inviolabilité. On ne saurait demander raisonnablement et équitablement aux uns ni aux autres de n'entretenir aucune relation commerciale qui puisse, par voie de conséquence plus ou moins indirecte, faciliter aux États belligérants l'exécution de leurs plans de guerre : ce qu'on est en droit d'exiger d'eux, c'est qu'ils ne s'immiscent pas dans les hostilités d'une façon caractérisée par le transport d'objets aptes à servir de moyens d'attaque et de défense et d'engins de guerre immédiatemeut utilisables sans préparation ni adaptation.

612. — La destination qui rend illicite le transport des objets de contrebande ainsi définis provisoirement, est la destination réelle vers un port ennemi ou vers les forces ennemies, soit de terre, soit de mer. On comprend que, par cela seul que le chargement de contrebande est dirigé vers un port ennemi, le belligérant soit en droit de l'intercepter : un tel chargement est évidemment destiné à accroître les ressources militaires du souverain de ce port. Quant au chargement de contrebande dirigé sur les armées ou sur les flottes ennemies, il leur prêtera, s'il arrive à destination, une assistance manifeste. C'est la destination réelle vers un port ennemi ou vers les armées et les flottes ennemies, qui rend le transport illicite : si le navire chargé de contrebande a une destination neutre simulée, il y aura transport indû ; la simulation, cela va de soi, devra être constante et non simplement soupçonnée ; la réalité de la destination ennemie devra être démontrée. Mais que penser

(1) Bluntschli, *op. cit.*, art. 805, notes. Nous reconnaissons que le rejet de cette doctrine conduira dans quelques cas à des résultats qui pourront, au premier abord, sembler singuliers : les navires blindés seront rangés dans la catégorie des objets de contrebande de guerre, non le blindage. On ne manque pas de le souligner. On dit que le navire blindé et le blindage sont exactement la même chose.— Pas tout à fait, car un État neutre ne laissera pas construire l'un, en cas de destination hostile, et il laissera fabriquer et exporter l'autre ; et puis, il y a le travail d'adaptation.

du droit que s'arrogerait le croiseur de s'assurer de la destination ultérieure d'un chargement réellement dirigé sur un port neutre? Nous le rechercherons dans un appendice commun à la matière de la contrebande et à celle du blocus intitulé : De la doctrine de la continuité du voyage appliquée à la contrebande de guerre et au blocus.

613. — Quelle est la sanction du commerce de contrebande ainsi défini? Il ne saurait être question de retenir le capitaine du navire chargé de contrebande, ni de lui infliger une peine. Quant à la cargaison prohibée, elle pourra être, tout au moins, séquestrée. Les principes n'iraient pas plus loin : la saisie pure et simple, non suivie de confiscation, suffit pour écarter les conséquences fâcheuses de l'acte illicite. Mais, pour ôter aux neutres — et aux sujets belligérants, ajouterons-nous, — l'envie de se livrer au commerce de contrebande, suivant l'expression de Martens, on ne s'est pas arrêté au séquestre, et on est allé jusqu'à la confiscation. Mais ni la confiscation ni même le séquestre ne devront, en aucun cas, s'étendre au navire, encore moins au reste de la cargaison, aux marchandises innocentes, qui voyagent avec la contrebande de guerre : admettre le contraire serait dépasser le but et verser dans l'arbitraire.

Après avoir ainsi essayé de jeter les fondements d'une théorie rationnelle de la contrebande de guerre, il faut chercher à déterminer quels objets doivent être compris sous la dénomination de contrebande et à préciser le sort de ces objets saisis à destination de l'ennemi, en d'autres termes, à marquer au juste l'étendue de la prohibition et à en indiquer exactement la sanction.

614. — I. *Des objets de contrebande de guerre.* — C'est à la nature ou à la qualité des objets qu'il faut s'attacher, avons-nous dit, pour dresser le catalogue des marchandises de contrebande de guerre.

La prohibition atteint les seuls objets susceptibles d'être employés à la guerre directement et immédiatement, et n'ayant d'utilité que pour la guerre (1), c'est-à-dire les armes

(1) Nous entendons parler d'une utilité sérieuse et prédominante ; il est bien certain, comme le remarque Bynkershoek, que la poudre sert pour les feux d'artifice.

et munitions de guerre et autres instruments de guerre quelconques. Le transport de ces objets à l'ennemi est illicite ; le transport de tous autres objets est licite.

Nous présenterons quelques applications de la formule indiquée, mais seulement après avoir jeté un rapide coup d'œil sur les traités, sur les opinions des publicistes, sur les lois intérieures.

615. — 1). Tous les traités réservent explicitement ou implicitement les armes et munitions de guerre à l'usage du navire ou de l'équipage ; ils ne considèrent comme contrebande de guerre que les objets destinés à l'ennemi. La réserve est consacrée par l'unanimité des auteurs, et nous ne la mentionnons que pour constater qu'elle avait été formulée nettement, dès la fin du XVIe siècle, par Albericus Gentilis, qui se fonde sur l'autorité de Suarez (1).

616. — La plupart renferment une énumération correcte des objets de contrebande de guerre, et n'appellent que quelques critiques de détail.

L'art. 12 du traité des Pyrénées porte qu'on n'entendra par marchandises de contrebande que « toutes sortes d'armes à feu et assortiments d'icelles : comme canons... poudres... et chevaux, selles de cheval, fourreaux de pistolets, baudriers et autres assortiments servant à l'usage de la guerre. » L'art. 13 est la contre-partie de cette disposition, et déclare libres toutes autres denrées, même les vivres (2).

Malgré la célébrité de ce traité, le fait qu'il était conclu entre deux grandes puissances maritimes, rendant peu vraisemblable la neutralité de l'une dans une guerre de l'autre, lui enlève une partie de son autorité ; ce qui en constitue l'utilité véritable, c'est que sa disposition relative à la contrebande de guerre a été prise pour modèle par un très-grand nombre de traités.

(1) Alb. Gentilis, *Advoc. Hispan.*, *lib.* I, *c.* XX, *De navi anglica ad Turcas proficiscente cum mercibus aliis et nonnullo pulvere tormentario.* « *Quid, tum, si aliquid amplius fuisse videatur pulveris et similium, quam ad usum navis videri parata possint? Imo, inquam, prælia quæ contingere poterant navi non habent isthic tam exquisitam mensuram. Pro usu qui timeri potuit acceptum est largiter prudenterque : ut superessent eadem, non deessent.* » *Id.*, *ibid.*, p. 77.

(2) Traité du 7 novembre 1659, entre la France et l'Espagne, art. 12 et 13, Dumont, VII, 1, p. 264.

On peut faire une remarque analogue pour les traités entre la France et la Grande-Bretagne : au XVIIe et au XVIIIe siècle, la neutralité de la France était chose presque impossible dans une guerre où la Grande-Bretagne aurait été engagée, et *vice versa*. Ce n'est pas à dire que toutes les clauses libérales des traités conclus entre ces deux pays fussent de « simples compliments diplomatiques » (1) ; ces traités ont eu une influence profonde sur le développement du droit maritime international, mais, à l'époque de leur conclusion, ils n'avaient pas, à beaucoup près, la portée pratique de ceux qui intervenaient entre la France ou l'Angleterre et des puissances habituellement neutres.

Aussi, quelque remarquables que soient les dispositions des art. 3 et 4 du traité du 24 février 1877 entre la France et l'Angleterre, dont l'un limite la contrebande aux « objets et assortiments façonnés pour la guerre », dont l'autre exclut de la prohibition les mâts, cordages, chanvres, voiles « poutres et bois travaillé de toute espèce d'arbres, et qui peut servir à construire des vaisseaux ou à les radouber » (2), nous attacherions moins d'importance à ce traité et à d'autres encore entre les mêmes puissances (tels que le traité du 3 novembre 1655 et celui de 1667) qu'à ceux qui furent conclus par elles vers la même époque avec la Suède ou les villes Hanséatiques, par exemple au traité de 1654 entre l'Angleterre et la Suède, et à celui du 10 mai 1855, entre la France et les villes Hanséatiques.

617. — Les traités d'Utrecht, entre la France, l'Angleterre, l'Espagne et la Hollande, auxquels accédèrent Venise et la Prusse, rangent parmi les objets de contrebande de guerre le salpêtre — ce qu'avait déjà fait le traité des Pyrénées, — les chevaux avec leurs harnais, et « tous genres d'armes et d'instruments de guerre servant à l'usage des troupes » (art. 19). L'art. 20 mentionne, pour en stipuler le libre commerce entre neutres et belligérants, les denrées au sujet desquelles il y aurait pu y avoir des doutes.

Dans les traités de 1716 et de 1769 entre la France et les

(1) Le chevalier de Gentz emploie cette expression à propos du traité d'Utrecht.

(2) Traité du 24 février 1677, Dumont, VII, 1, p. 337. Cf. Gessner, *op. cit.*, p. 86.

villes de la Hanse, même définition de la contrebande de guerre. L'Angleterre accepta cette définition dans ses rapports avec la Suède (traité de 1720) (1), et avec la Russie (traité de 1766), qui le lui rappela solennellement en 1780.

Le traité du 26 février 1778 entre la France et les États-Unis déclarait libres toutes marchandises ou « matières quelconques qui n'ont pas la forme d'un instrument préparé pour la guerre par terre comme par mer » et, à plus forte raison, « celles qui sont préparées pour quelque autre usage. »

618. — Les traités constitutifs des deux neutralités armées, de 1780 et de 1800, voire même la convention du 5/17 juin 1801, adoptent la même notion de la contrebande de guerre, qui est aussi consacrée par la pléiade des traités conclus à la suite de la première neutralité armée, de 1780 à 1790, et par les traités, en nombre très-considérable, conclus entre 1815 et 1856.

Dans ces conventions de la première moitié du XIXe siècle, les clauses relatives à la contrebande sont encore plus explicites que celles des traités antérieurs, comme le remarque Hautefeuille : ce publiciste cite le traité du 13 novembre 1836 entre les États-Unis et le Pérou, dont l'art. 13 se termine ainsi : « et généralement toute espèce d'armes ou instruments en fer, acier, bronze, cuivre, ou autre matière quelconque, manufacturés, préparés ou fabriqués pour faire la guerre sur terre ou sur mer (2). » Depuis 1856, on peut citer le traité du 26 février 1871 entre l'Italie et les États-Unis : l'art. 15 de ce traité termine par la même formule générale que l'art. 13 du traité du 13 novembre 1836, précité ; mais ici il s'agit d'une disposition commune aux belligérants et aux neutres, et non plus spéciale à ceux-ci (3).

619. — Un très-petit nombre de traités étendent la notion de la contrebande de guerre au-delà de ses justes limites, établies par tant de conventions du XVIIe, du XVIIIe et du XIXe siècle. Ils sont si clair-semés, qu'on a pu en relever

(1) Hautefeuille, *Droits et dev.*, 3e éd., II, p. 82 ; il faut aller chercher ce traité dans Rousset, *Rec. d'actes, mémoires et traités*, II, p. 476.

(2) Hautefeuille, *Droits et dev.*, 3e éd., II, p. 84.

(3) V. pour le texte de cet article, notam. Paternostro, *Delle prede*, p. 44, note 1.

seulement neuf dans ces trois siècles (1). Presque tous ont été conclus sous la pression des circonstances ; de plus, l'existence de quelques-uns a été éphémère (2).

De ces neuf traités, deux ont une gravité toute spéciale : le traité du 19 novembre 1794, entre l'Angleterre et les États-Unis (ratifié conditionnellement en 1795 et définitivement en 1796), après avoir rangé (art. 18-1°) les munitions navales parmi les objets de contrebande, créait (art. 18-2°) en faveur du belligérant un droit de préemption à l'égard des vivres et autres articles qui, en général, ne sont pas de contrebande, mais le cas échéant, peuvent être considérés comme tels (3) ; le traité du 25 juillet 1803 entre la Grande-Bretagne et la Suède, quoique n'étant pas très-explicite, est généralement interprété, et avec raison, comme consacrant le droit de préemption (4). On ne saurait guère en citer qu'un troisième qui admette un semblable droit : c'est le traité de 1810 entre l'Angleterre et le Portugal (5).

620. — Enfin, il est des traités qui stipulent la liberté absolue du commerce. Ce sont les traités : de 1642 (ce traité a été renouvelé en 1654) entre l'Angleterre et le Portugal ; de 1647 entre l'Espagne et les villes Hanséatiques ; de 1661 entre le Portugal et les Pays-Bas (6).

621. — Si l'on ne peut déduire de l'ensemble des traités des règles absolument uniformes sur la détermination de la contrebande de guerre, s'il y a notamment des puissances qui dans tel traité avec tel État comprennent les munitions navales parmi les objets de contrebande, tandis qu'elles ne les y comprennent pas dans tel traité avec tel autre État (7), on ne saurait méconnaître ce fait qui a bien sa signification : c'est que pour la très-grande majorité des traités, la contrebande de guerre se réduit aux armes, munitions de guerre, instruments quelconques de guerre, au salpêtre, aux objets

(1) Hautefeuille, *op. cit.*, II, p. 85, note. 1.
(2) *Id.*, *ibid.*, II, p. 85-89.
(3) Martens, *Rec.* 1, V, p. 643.
(4) Martens, *Rec.* 1, VIII, p. 91.
(5) Gessner, *op. cit.*, p. 154.
(6) Hautefeuille, *op. cit.*, II, p. 89, note 1.
(7) Sir R. Phillimore insiste sur ce fait, qui a bien sa gravité, mais qui n'est pas aussi décisif que l'auteur anglais paraît le croire.

d'équipement militaire, aux chevaux de cavalerie et de trait, aux selles et harnais.

622. — 2). Des opinions des anciens publicistes, nous ne relèverons que celles de Grotius et de Bynkershoek (1).

Grotius, on le sait, eut l'idée de répartir les objets du commerce en trois catégories : objets exclusivement utiles à la guerre, armes et munitions ; ces objets constituent la contrebande de guerre ; — objets qui ne sont d'aucune utilité pour la guerre, objets de luxe ; il sont libres ; — objets utiles en temps de paix et en temps de guerre *(usus ancipitis, quæ in bello et extra bellum usum habent)*. Cette troisième catégorie comprend l'or et l'argent, les vivres, les matériaux pour la construction des vaisseaux, tous les métaux autres que l'or et l'argent visés en première ligne par Grotius, le charbon, le soufre..... Ici, il faudra envisager l'état de la guerre : le belligérant ne peut-il vaincre sans saisir les objets *ancipitis usus* destinés à son adversaire ? il aura le droit de les saisir, mais à charge de restitution ou d'indemnité ; il n'y aurait pas toutefois lieu à indemnité, si le neutre avait conscience du tort que son commerce inflige au belligérant (2).

623. — Bynkershoek, après avoir attaqué la classification de son illustre compatriote (3), expose ses propres idées sur la matière. Sont contrebande de guerre, à ses yeux, de par l'usage et de par les traités, les armes et les munitions

(1) Hübner a sur la contrebande de guerre une théorie dont il est l'inventeur et qui lui est restée propre. C'est une théorie très-compliquée (Hübner, *De la saisie des bâtiments neutres*, II, part. II, ch. I, *præs.* § 5 et 6). Il y a, d'après Hübner, une contrebande au premier chef et une contrebande au second chef ; l'une entraînant la confiscation, l'autre n'autorisant que la saisie et la rétention : c'est à la destination du navire (se dirige-t-il vers un port de commerce ennemi ou bien vers un port militaire ou vers les armées de terre ou de mer de l'un des belligérants), qu'il faudra s'attacher pour savoir s'il s'agit de la contrebande au premier chef ou de la contrebande au second chef. Mais il faut, en même temps que de la destination, tenir compte des marchandises elles-mêmes. Or, il y a trois classes de marchandises, etc.

(2) Grotius, *De j. b, l.* III, *c.* I, § 5, n° 2-3.

(3) « *Paucissima sunt belli instrumenta, quæ non et extra bellum præbeant usum sui. Enses gestamus ornamenti causa, gladiis animadvertimus in facinorosos, et ipso pulvere utimur pro oblectamento, et ad testandam publice lætitiam.* » Personne pourtant, ajoute Bynkershoek, ne doute pas que ce ne soient là des objets de contrebande. *Q. j. p., l.* I, *c.* X.

de guerre. Sont libres : « *omnia quæ ad usum belli* PARATA *non sunt.* » Demanderez-vous si les matières premières propres à la fabrication des armes seront admises au bénéfice de cette liberté ? Bynkershoek répondra : « *Atque inde judicabis an ipsa materia rerum prohibitarum quoque sit prohibita?... Si omnem materiam prohibeas ex qua quid bello aptari possit, ingens esset catalogus rerum prohibitarum, quia nulla fere materia est ex qua non saltem aliquid bello aptum facile fabricemus* (1). » Mais, après cette belle profession de foi, il admet que les munitions navales, quoique n'étant pas manifestement de la contrebande de guerre, pourront être prohibées à titre exceptionnel « si l'ennemi en manque absolument et sans elles ne peut mener la guerre à bonne fin (2).» C'est, par un détour, en revenir à l'opinion de Grotius sur les *res ancipitis usus.*

624. — Parmi les auteurs contemporains, la plupart des publicistes anglais soutiennent la politique invariable de leur pays, qui consiste à admettre deux espèces de contrebande, en se fondant sur la classification de Grotius. La première espèce de contrebande est limitée aux armes et aux munitions de guerre ; elle est toujours confiscable. La deuxième espèce de contrebande est tout à fait illimitée : elle comprendra toutes les marchandises d'un usage douteux (*res ancipitis usus*), si les circonstances l'exigent ; elle naît des circonstances : du fait que la cargaison est dirigée sur un port militaire, sur un point où des préparatifs de guerre ont lieu, où une armée de terre ou de mer est concentrée. Les juges de prises anglais admettent un droit de préemption, sorte d'extension de la notion de la contrebande relative : à proprement parler, celle-ci, qu'on appelle aussi quasi-contrebande ou contrebande par accident, ne comprend que les objets qui, destinés à l'ennemi, doivent être employés à la guerre, sauf à admettre pour toute preuve de simples présomptions ; le droit de préemption sera exercé par suite du seul fait de la possibilité que les marchandises soient employées à la guerre, ou par cela seul que le belli-

(1) Bynkershoek, *Q. j. p., l.* I, *c.* X.

(2) *Id., ibid.* « *Quandoque tamen accidit, ut et navium materia prohibeatur, si hostis ea quam maxime indigeat, et absque ea commode bellum gerere non possit.* »

gérant aura besoin de s'emparer de ces marchandises pour son propre usage. Le droit de préemption, comme le mot l'indique, suppose une indemnité ; la contrebande relative sera confisquée purement et simplement.

625. — Le point de vue anglais a été rejeté et combattu par tous les publicistes français, mais quelques-uns d'entre eux, après l'avoir repoussé et réfuté, l'ont adopté en dernière analyse, au moins partiellement, par une voie plus ou moins détournée.

M. Massé (1) exclut de la contrebande de guerre les vivres de toute sorte : jamais ils ne seront contrebande de guerre, parce que l'usage qu'on en fait en temps de guerre est précisément celui qu'on en fait en temps de paix ; mais il admet que les métaux quelconques employés à la fabrication des armes et des projectiles, le chanvre, la poix, le bois de contruction, tout ce qui sert au radoubement des vaisseaux, le charbon de terre et l'argent monnayé..., toutes ces denrées peuvent être ou n'être pas contrebande, suivant que le belligérant auquel elles sont destinées doit les employer ou non au but de la guerre.

626. — M. Ortolan, après s'être inscrit en faux contre la contrebande *ad libitum*, et avoir dit que « son opinion, au point de vue rationnel, est : 1° que les armes et instruments de guerre quelconques et les munitions de toute sorte servant directement et exclusivement à l'usage de ces armes, sont les seuls objets qui soient généralement et nécessairement contrebande de guerre », ajoute « 2° que les matières premières et marchandises de toute espèce propres aux usages pacifiques, bien qu'elles puissent servir également à la confection et à l'usage des armes, instruments ou munitions de guerre, ne sont pas comprises régulièrement dans cette contrebande ; que tout au plus est-il permis à une puissance belligérante, eu égard à quelque circonstance particulière propre à justifier cette mesure, de déclarer contrebande telle ou telle de ces marchandises ; mais qu'une telle déclaration ne doit être qu'une exception extraordinaire, limitée au cas où ces marchandises formeraient une véritable *contrebande déguisée*, et de nature, par consé-

(1) Massé, *Droit comm.*, I, n° 208.

quent, à confirmer la règle plutôt qu'à l'infirmer. » (1). M. Ortolan est préoccupé de ne pas laisser les neutres éluder, à l'aide de moyens déguisés, la prohibition qui pèse sur eux.

De là, cette théorie de la contrebande déguisée, qu'il a d'ailleurs soin de préciser et de développer. « Si les matériaux propres à confectionner les armes, les instruments ou les munitions de guerre sont tellement choisis et préparés, sont portés dans des circonstances telles que la fabrication ou l'usage auxquels ils sont destinés devienne incontestable, leur transport en pièces ou en matériaux séparés n'étant qu'un moyen d'éluder la défense, le capteur doit être autorisé, quand les faits sont constants, à reconnaître dans ces objets une véritable contrebande de guerre. Tel pourrait être, suivant les circonstances, le cas de bois de construction évidemment choisis et façonnés pour des vaisseaux de guerre, pour des affûts de canons, de chaudières et de machines, pour les bateaux à vapeur de l'ennemi, de soufre, de salpêtre, pour la fabrication de la poudre, ou d'autres éléments d'armes et de munitions militaires. Nous pensons même que par la suite, à mesure du développement et de l'importance qu'acquerra la marine militaire à vapeur, la houille, munition indispensable et majeure pour cette marine, sera susceptible d'entrer dans cette catégorie, bien qu'elle soit aussi d'une grande utilité pour les usages industriels et pacifiques. »

Cette théorie est, au fond, une déduction de l'idée de contrebande relative ; c'est une variante de la théorie anglaise ; c'est la théorie anglaise même, avec un effort ingénieux pour la dégager de son arbitraire ; mais l'effort ne nous semble par avoir réussi, parce que la doctrine de la contrebande relative restera toujours, en dépit de toutes les tentatives, foncièrement arbitraire et dépourvue de précision juridique.

627. — Hautefeuille, qui a posé les vrais principes de la matière, en asseyant la théorie de la contrebande de guerre sur les devoirs des neutres (2), et, partant de là, a combattu

(1) Ortolan, *Règles int.*, II, liv. III, ch. VI, p. 195. Le passage qui suit est emprunté au même chapitre.

(2) M. Gessner rend à Hautefeuille un hommage éclatant, auquel il va sans dire que nous nous associons. Hautefeuille est un des défenseurs

la contrebande relative, n'a laissé à faire que peu de chose, sur le terrain de la théorie pure, à ceux qui adhèrent, en somme, à sa manière de voir, sauf à insister sur quelques points de principes et à préciser encore davantage.

Ainsi, il s'écrie : « Comment regarder comme prohibées, parce qu'elles sont portées dans un port militaire, des denrées qui ne peuvent en aucun cas servir à frapper l'ennemi, qui ne peuvent lui causer aucun dommage, des blés, des farines ? Ces objets sont innocents ; ils ne peuvent pas devenir nuisibles, parce qu'ils seront destinés à un port plutôt qu'à un autre (1). »

Le raisonnement est juste, au fond ; mais, formulé en ces termes, il conduira logiquement l'auteur à admettre que les vaisseaux de guerre ne sont pas compris dans la contrebande, si ce n'est quand ils portent « tout l'attirail du combat ». « Lorsqu'il est dépourvu des canons, des munitions, des armes et des hommes qui doivent les employer, le vaisseau de guerre est un véhicule plus ou moins grand, plus ou moins solide, mais ce n'est qu'un véhicule. Pour lui donner les qualités spéciales et exclusives qui déterminent le caractère de contrebande de guerre, il est nécessaire de transporter à bord des canons, des armes, des munitions, en un mot, tout l'attirail du combat. C'est alors seulement que le bâtiment devient, non une machine de guerre, mais une machine portant des instruments de guerre et susceptible de nuire, par cette circonstance seulement, au belligérant (2). » Le navire de guerre est, par lui-même, un objet innocent ; ce n'est pas une machine de guerre.

Mais, peut-on répondre, n'est-il pas fabriqué en vue de la guerre, directement et exclusivement applicable à la guerre, propre à être employé à des fins hostiles *immédiatement*, en ce sens qu'il n'est besoin de lui faire subir aucune transformation, aucune préparation préalable. Il lui faut des hommes. Mais, les armes se manient-elles toutes seules ? Il lui faut des munitions. Mais n'en faut-il pas au canon, qui, par lui-

les plus puissants des droits des neutres ; quelquefois, cependant, ses analyses juridiques ne sont peut-être pas assez serrées.

(1) Hautefeuille, *op. cit.*, 3e éd., II, p. 118.

(2) *Id.*, *ibid.*, II, p. 136.

même, est aussi inoffensif que le cuirassé pourvu de son éperon formidable (1).

Mais, nous ne nous attachons à ce point, que pour indiquer ce que parfois les raisonnements et les solutions d'Hautefeuille ont d'extrême et d'absolu. Il ne paraît pas s'être préoccupé de démontrer directement que le fait de transporter des munitions navales qui sont vendues sans intermédiaire à un arsenal militaire, lequel les emploiera infailliblement à la guerre, ne constitue pas une coopération aux hostilités ; il croira avoir assez fait en prouvant que, *per se*, en elles-mêmes, ces munitions ne sont pas nuisibles, devant être transformées. Mais, de là, on ne peut conclure qu'une chose : c'est que le transport des munitions navales vers l'ennemi, ne doit pas être prohibé d'une façon générale ; et non que le transport n'en doit pas être interdit, quand ces munitions sont manifestement destinées à la guerre. Hautefeuille l'affirme, mais ne le prouve pas explicitement : l'invocation au droit primitif, à la loi divine, suffit pour réfuter l'idée de la contrebande relative dans toute sa grossièreté, mais non cette même idée avec les tempéraments qui y ont été apportés ; ces tempéraments n'avaient pas été, il est vrai, systématiquement présentés au moment où Hautefeuille publiait la troisième édition des *Droits et devoirs des neutres en temps de guerre maritime,* ou du moins l'éminent publiciste français n'en avait pas alors connaissance.

628. — C'est, en effet, M. Blunstchli, qui a donné à la théorie de la contrebande relative, en la restreignant dans des limites sensées et qu'on serait tenté de prendre pour justes, tout le perfectionnement dont elle est susceptible. Nous avons déjà examiné, au point de vue théorique, la doctrine de cet illustre maître. Nous avons maintenant à pré-

(1) Au temps où écrivait pour la première fois Hautefeuille, il n'y avait pas de cuirassés, ou il y en avait bien peu ; la puissance souveraine de l'éperon n'était pas aussi bien démontrée qu'aujourd'hui, même à l'époque de la 3e édition de son ouvrage. Mais, nous ne parlons d'éperons et de cuirassés, que pour mieux faire ressortir le caractère non inoffensif du vaisseau de guerre : il serait une machine de guerre, à nos yeux, n'eût-il ni éperon ni cuirasse. — Nous ne parlons pas de torpilles, parce qu'elles font partie « de l'attirail du combat », dont nous supposons le vaisseau de guerre dépourvu.

senter quelques-unes de ses solutions pratiques. Il ne range, d'une manière générale, que les armes et les munitions de guerre, dans les objets de contrebande. Le transport d'objets dont l'usage peut être pacifique ou belliqueux (par exemple le numéraire, les vêtements, les chevaux, les bois de construction pour navires, la toile à voiles, les plaques de fer, les machines à vapeur, la houille), est en général licite, et l'usage pacifique en est présumé ; mais, en fournissant la preuve de leur destination militaire, on confisquera justement ces objets : sont par là atteints, les uniformes, les subsides, les blindages pour navires, mais non les vivres dont les « usages de la guerre » autorisent le libre commerce entre neutres et belligérants (1).

629. — M. Gessner, qui, avec juste raison, insiste sur cette idée fondamentale que « les prohibitions relatives à la contrebande de guerre doivent se déduire des devoirs des neutres (2), » et qui répond à une boutade de Sir Robert Phillimore contre Hautefeuille (3), pour ne pas laisser porter atteinte à la base qu'il trouve seule de quelque solidité, ne compte comme objets de contrebande que les armes et les munitions de guerre ; il repousse la théorie de la contrebande relative, et la réfute à la fois sur le terrain des principes et sur celui du droit international positif.

Mais, « en revanche, dit-il, il faut reconnaître qu'on ne saurait, en principe, rien opposer à cette théorie, avec les restrictions qu'a proposées Bluntschli. En fournissant aux belligérants des articles qui ne sont pas des armes et des munitions, mais, comme le charbon, les machines de vaisseau, les blindages, etc..., pouvant être employés en temps de paix, les neutres, bien qu'ils n'ignorent pas que ces articles sont destinés à la guerre, s'ingèrent d'une façon illicite dans les opérations (4). »

Mais l'organisation actuelle des Cours de prises ne se prête pas à l'application de cette théorie : au lieu de recourir à des preuves strictes, pour établir le dol des neutres, on se

(1) Bluntschli, *op. cit.*, art. 801 sqq.; *præs.* art. 805 et les notes.
(2) Gessner, *Droit des neutres*, 2e éd., p. 104.
(3) *Id.*, *ibid.*, p. 106.
(4) Pour nous, nous trouvons que l'ingestion alléguée est tirée de trop loin, n'est pas assez caractérisée, criante, si l'on veut, pour entraîner la prohibition qui frappe les armes et les munitions de guerre.

contenterait de simples conjectures. « Dès que toutes les puissances se seront entendues sur la notion de contrebande de guerre, conclut-il, il faudra, ce nous semble, abolir la distinction impratique entre la contrebande absolue et la relative, de sorte que cette dernière subsiste seule. Il s'agirait donc, pour nous exprimer d'une façon plus précise, de faire disparaître l'incertitude de la science et de la pratique, à l'égard de la contrebande de guerre, en donnant une liste exacte des objets rentrant dans la catégorie de la contrebande de guerre, y compris les armes et les munitions. Les articles de cette liste pourraient seuls être saisis, en tant qu'ils sont en route pour un port ennemi ou que leur destination hostile est constatée d'ailleurs ; mais leur condamnation ne pourrait avoir lieu, que si on prouve au propriétaire neutre que la destination hostile de la cargaison lui est connue. Sinon, à la fin de la campagne, les marchandises seraient restituées. — De cette manière, la théorie de la contrebande de guerre serait partout d'accord avec les principes généraux du droit, il n'y aurait plus d'autre contrebande de guerre que la *relative* (1). »

630. — Avant M. Gessner et avant M. Bluntschli, Heffter avait adopté la solution pratique que ces deux auteurs prennent pour point de départ. « A défaut de conventions positives, on ne doit considérer et traiter comme contrebande de guerre que les objets qui ont été mis dans cette catégorie dans tous les temps et par tous les peuples. Il en résulte que la prohibition ne doit s'étendre qu'aux armes offensives et défensives, et aux munitions de guerre (2).» Mais il admet ensuite, avec des restrictions, la contrebande relative. « Ce n'est que lorsqu'il y a des motifs suffisants d'attribuer à certains articles de commerce des neutres une importance pour les forces maritimes de l'ennemi, que l'on pourrait permettre à des belligérants d'avoir recours à des *voies de fait*.... Mais cela ne suffit pas pour en autoriser la confiscation. Dans ce cas, se trouvent les machines à vapeur et les charbons, devenus de nos jours les éléments indispensables de toute puissance maritime, bien qu'ils puissent recevoir également des emplois tout pacifiques. »

(1) Gessner, *op. cit.*, p. 109-110.
(2) Heffter, *Droit des Gens*, § 154 sqq.

631. — Lieber définit ainsi la contrebande de guerre : « La contrebande de guerre consiste en toutes choses nécessaires à la poursuite active et directe des hostilités, trouvées sur territoire neutre et destinées à un belligérant, ou trouvées dans des bâtiments neutres et en route vers un belligérant, celui-ci étant, aussi bien que le gouvernement auquel il fait la guerre, en paix et amitié avec le gouvernement du pays où a lieu la transaction relative au matériel de guerre en question. Est encore contrebande de guerre, tout objet indispensable à la préparation d'objets nécessaires pour la poursuite des hostilités, et exclusivement employés dans ce but, sous les conditions que nous venons de mentionner. — Sont contrebande de guerre de la première catégorie, les armes de toute espèce, les vaisseaux de guerre ou les vaisseaux armés de toute sorte, la poudre de guerre, etc. — Est contrebande de guerre de la seconde catégorie le salpêtre en grande quantité. — Les matières très-nécessaires à la poursuite de la guerre, mais qui ne sont ni employées à infliger directement du mal à l'ennemi, ni exclusivement affectées à un usage militaire, ne doivent pas être considérées comme contrebande de guerre. La farine, le cuir, le charbon (à l'exception de celui qui sert directement aux vapeurs de guerre), le drap, sont en grande partie indispensables pour faire la guerre, mais ils ne sont pas nécessaires à la poursuite directe des hostilités, et ils ne sont pas exclusivement affectés à l'usage de la guerre (1). » Il n'admet pas que le transport de métaux tels que le plomb ou le métal requis pour les pièces d'artillerie, ou celui du bois destiné aux chantiers maritimes des belligérants, rentre dans le commerce de contrebande prohibé.

632. — M. Calvo, dans le projet de convention ou de traité qu'il a annexé à son étude sur les Trois Règles de Washington, propose de borner la contrebande de guerre aux armes et munitions de guerre, salpêtre, soufre, baudriers, ceinturons, gibernes, selles, harnais et autres instruments quelconques fabriqués à l'usage de la guerre (2). Dans le *Droit international théorique et pratique*, il avait donné de la

(1) Lieber, R. D. I., 1872, tom. IV, p. 462.

(2) Calvo, *Les Trois Règles de Washington*, R. D. I., 1874, tom. VI, p. 540, art. 3.

contrebande de guerre une définition qui répondait à l'idée dirigeante de l'article 3 de son projet de traité ; il avait déclaré qu'en principe « il ne se ralliait pas au système de capture fondé sur le caractère du port de destination des produits qui ne sont pas, comme les armes ou les munitions, directement et exclusivement utilisables pour la guerre. » Il paraît avoir émis l'idée qu'il n'est pas possible d'envisager la houille au seul point de vue de la marine militaire; quant aux machines à vapeur, on les rangera parmi les objets de contrebande, « surtout lorsqu'il y a lieu de croire qu'elles sont destinées aux arsenaux ennemis (1). »

633. — M. Vidari, traitant de la contrebande de guerre à propos du principe du respect de la propriété privée, auquel elle apporte une restriction, déduit la prohibition du commerce de contrebande des devoirs de la neutralité ou des devoirs qui incombent aux citoyens des États belligérants, devoirs dont la stricte observation peut seule assurer le respect de leurs propriétés privées ; il rejette la contrebande relative ou *ad libitum*, n'admet comme objets prohibés que ceux qui servent directement et exclusivement aux fins de la guerre, c'est-à-dire les armes et les munitions de guerre, et, selon la formule de l'art. 216 du Code de la marine marchande du royaume d'Italie, qu'il rapporte et approuve, « gli atrezzi militari di qualunque specie, e generalmente tutto cio che, senza manipolazione, puo servire ad immediato armamento marittimo o terrestre » ; à ses yeux, ni le soufre, ni le salpêtre ne sont objets de contrebande, pas plus que la houille ou charbon de terre, pas plus que les machines à vapeur, moins encore que celles-ci, qui sont sur l'extrême limite de la catégorie des objets licites (2).

634. — Suivant M. Saripolos, la contrebande de guerre ne s'entend que des objets immédiatement utiles à la guerre (ΑΜΕΣΩΣ προς τον πολεμον ηραγμα χρησιμον) (3).

635. — Enfin, l'un des derniers auteurs qui aient écrit sur la matière, M. Arth. Desjardins, posant la question de savoir quels objets il faut comprendre sous la dénomination de contrebande, répond : « Heffter a proposé de diviser en deux

(1) Calvo, *Droit int.*, 3e éd., IV, p. 26 sqq.
(2) Vidari, *op. cit.*, p. 309-329.
(3) Saripolos, *op. cit.*, II, n° 313, p. 529.

classes les marchandises qui peuvent être réputées marchandises de contrebande : la première comprendrait les objets qui servent exclusivement à la guerre ; la seconde, ceux qui, servant à la guerre, peuvent aussi servir à la paix. Cette distinction, adoptée par M. Massé, me semble logique et prépare la solution de plusieurs difficultés (1). »

Dans la première classe, M. Arth. Desjardins range les armes et les munitions de guerre, tous les articles de la pyrotechnie militaire, et même le soufre et le salpêtre, qu'il suffit de combiner pour en faire des munitions, tous les objets confectionnés de campement, d'équipement et de harnachement militaire. La seconde espèce de contrebande comprend les objets qui, pouvant servir à la fois à la paix et à la guerre, « s'approprient à un usage spécial et tout militaire. » On n'y saurait ranger les objets nécessaires à la subsistance des hommes, et qui sont, en tout temps, destinés à satisfaire les mêmes besoins, par exemple le blé, la farine et les autres substances alimentaires. On n'y saurait ranger non plus l'argent monnayé. On y rangera, au contraire, les matières nécessaires à la fabrication des armes et les munitions navales (bois de construction, fer brut, cuivre en feuilles, poix, résine, etc.), les navires marchands, les machines à feu et leurs accessoires, arbres de couche, aubes, hélices, balanciers, chaudières, les chevaux et mulets. « Le commerce des draps et toiles, en général, est essentiellement pacifique. Mais si l'on saisit, par exemple, une très-grande quantité de draps d'une couleur spéciale qu'on sait être adoptée par l'armée d'un pays belligérant, n'a-t-on pas saisi des articles de contrebande ? Ces draps ne vont-ils pas être appropriés à un usage spécial et tout militaire, puisqu'ils vont être convertis en uniformes et que l'utilité militaire de l'uniforme n'est pas contestable. » Quant à la houille, M. Arth. Desjardins « ne voit pas comment on pourrait ne pas la comprendre parmi les objets de contrebande. »

Ce qui distingue les marchandises de la première classe de celles de la seconde classe, c'est, en premier lieu, que l'énumération des premières, soit dans un traité, soit dans une déclaration, n'est pas limitative : la prohibition dérive

(1) Arth. Desjardins, *op. cit.*, I, n° 24, p. 55-56.

de la nature même des choses ; les vaisseaux de guerre sont de contrebande, quoique, selon la remarque de Gessner, aucun traité ne le dise ; au contraire, en ce qui touche celles de la seconde classe, « c'est à la lettre des actes qu'il faut s'en tenir, et l'on ne doit pas procéder par voie d'interprétation extensive : les belligérants sont toujours libres d'attacher par leur silence une présomption générale d'emploi pacifique à une certaine catégorie d'objets qui peuvent servir aux usages de la paix ou de la guerre. » C'est, en second lieu et surtout, que le commerce des marchandises de la première classe est nécessairement un commerce de contrebande, et que celui des marchandises de la seconde classe peut être pacifique ; celles-ci ne sont des articles de contrebande que si la destination guerrière en est démontrée.

Les marchandises de la première classe sont sujettes à confiscation. Mais que décider quant à celles de la seconde classe? « La question me semble très-délicate, dit M. Desjardins ; la plupart des traités ne distinguent pas. On conçoit très-bien, en effet, qu'il ne faille pas regarder à la légère comme un acte hostile le transport de ces marchandises ; mais nous supposons l'acte indubitablement hostile et ce point entièrement réglé. Le neutre n'a-t-il pas dès lors violé le même devoir? Ne doit-il pas subir la même peine? Cependant on fait remarquer que, s'il s'agissait de ces objets pouvant à la fois servir aux usages de la paix et de la guerre, « l'acte est moins décidément hostile » : par exemple, la vente d'un bâtiment marchand, dût-il servir à la guerre, n'a pas les mêmes conséquences que la vente d'une frégate. Quelques traités, en très-petit nombre d'ailleurs, substituent donc ici la préemption à la confiscation. Par exemple, le traité du 17 juin 1801 réservait à l'Angleterre le droit de retenir, moyennant paiement, le chargement des vaisseaux suédois, quand il se composait de poix, de résine, de goudron, de chanvre, et généralement d'objets non manufacturés servant à l'équipement des navires. Il serait très-désirable, dans l'intérêt du commerce maritime, que cette pratique se généralisât. Mais les neutres feront bien de ne pas compter, en l'absence d'un pacte formel et dans l'état actuel du droit des gens, sur la préemption (1). »

(1) Arth. Desjardins, *op. cit.*, I, p. 56-62.

636. — De cette mention sommaire des opinions de quelques-uns des publicistes les plus autorisés, il résulte qu'il serait téméraire d'affirmer l'existence d'une opinion dominante : tout ce qu'on peut dire, ce nous semble, c'est que la tendance générale est de restreindre la catégorie des objets de contrebande de guerre.

Nous allons voir que la plupart des lois intérieures des États maritimes sont animées du même esprit ; mais, avant de se fixer dans le sens de restrictions modérées à la liberté du commerce neutre, ces lois ont été souvent d'une rigueur excessive et d'une injustice criante, comme il nous serait bien facile de le prouver, si nous avions à faire l'histoire du droit des neutres sur mer.

637. — 3). La guerre de 1854 et les guerres postérieures ont donné lieu à des déclarations, qui révèlent l'état actuel de la législation intérieure des principaux États.

Parmi les États qui ont des lois intérieures permanentes sur la contrebande de guerre, on peut citer, d'après la date des textes législatifs, la France, la Prusse et l'Italie.

638. — Ces trois pays ne considèrent en principe comme objets de contrebande que les armes et les munitions de guerre. Nous disons : en principe, parce que, des trois législations dont il s'agit, l'une, le Code prussien, range expressément le soufre et le salpêtre parmi les objets de contrebande (1) ; et, en fait, les deux autres ont été appliquées par les gouvernements respectifs des deux pays, comme si elles eussent contenu cette extension. L'art. 8 des Instructions françaises du 31 mars 1854 et du 25 juillet 1870 et l'art. 8 des Instructions italiennes du 20 juin 1866 font figurer le salpêtre et le soufre dans la catégorie des objets de contrebande (2). En revanche, le gouvernement français

(1) Le Code prussien énumère les marchandises prohibées et mentionne quelques-unes de celles qui sont libres ; il cite parmi celles-ci les chevaux. *Allgemeines Landrecht*, II, tit. VIII, § 2034. 2036, transcrits dans Gessner, *op. cit.*, p. 108.

(2) Les Instructions italiennes du 20 juin 1866, après avoir prescrit de saisir les bâtiment nationaux, neutres ou ennemis qui transporteraient de la contrebande de guerre pour compte ou à destination de l'ennemi, énumèrent (art. 8) les objets de contrebande : elles y rangent dans un alinéa final et additionnel le soufre et le salpêtre. M. Vidari, *op. cit.*, p. 318-21, critique cette addition, que ne contient pas l'art. 216 du Code de la marine marchande du royaume d'Italie.

à trois reprises, en 1854, en 1859 et en 1870, et le gouvernement italien, en 1859 expressément, en 1866 tacitement, mais d'une façon certaine, ont attesté leur intention de laisser libre le commerce de la houille.

639. — Dans la guerre russo-turque, tandis que la Turquie a gardé le silence au sujet du catalogue de la contrebande de guerre, la déclaration russe du 1er mai 1877 a défini la contrebande et énuméré notamment les objets suivants comme prohibés : les torpilles, la pyroniline, la dynamite et autres substances fulminantes, les tambours, les tentes (1).

640. — Les États-Unis, dans la politique extérieure desquels le traité de 1794-1795 n'est qu'un accident, ont constamment tenu que les objets sujets à confiscation étaient les seules armes et munitions de guerre. Dans la guerre de la Sécession, les Instructions pour les corsaires sudistes du Président des États confédérés, M. Jefferson Davis, ne mentionnaient pas même le soufre et le salpêtre parmi les objets de contrebande (2).

641. — La Grande-Bretagne ne s'est pas associée encore à ce mouvement général. Pendant la guerre de Crimée, les croiseurs anglais saisirent la houille toutes les fois qu'ils en présumaient la destination guerrière, et ils la présumaient avec la plus grande facilité. A la question posée par le capitaine Loebell, dans la séance de la Chambre des Communes du 9 mai 1854, sur le point de savoir si le gouvernement tenait la houille pour marchandise de contrebande, le pre-

(1) M. G. Louis cite le texte complet dans son étude sur « Les devoirs des particuliers en temps de neutralité, » *J. de Droit int. privé*, 1877, p. 302.

(2) Vidari, *op. cit.*, p. 317. — Nous ne disons pas que la jurisprudence des Cours de prises des États-Unis soit aussi libérale que la politique de leur gouvernement. « Un fait digne d'attention, dit Sir T. Twiss, et signalé comme tel dans un rapport présenté par un des plus éminents jurisconsultes américains à son gouvernement en 1866, c'est que « tandis que le département politique du gouvernement américain », pour nous servir des termes mêmes du rapport, « s'appliquait au commencement du siècle actuel à combattre les interprétations forcées ou exagérées que donnaient du droit de la guerre maritime les tribunaux et les publicistes de l'Angleterre, bon nombre de ces interprétations, et des plus critiquables, étaient une à une introduites dans la jurisprudence des États-Unis par le département judiciaire du gouvernement, sous l'empire d'une tendance à exagérer les droits de prise dans l'intérêt des capteurs. » Twiss, *De la théorie de la contin.*, p. 4-5.

mier Lord de l'Amirauté, Sir James Graham, avait répondu, au nom du gouvernement, que cela dépendait des soupçons des officiers de la marine anglaise : tel est du moins le fond de sa réponse. Ils apprécieront dans chaque cas, d'après le port de destination et d'autres indices analogues, s'il y a lieu de croire que la houille sera employée comme munition de guerre ; si oui, ils enverront le navire qui la porte, en Angleterre, où il sera jugé suivant le droit international (1). Le 13 mai 1859, le gouvernement anglais eut de nouveau l'occasion de faire connaître sa manière de voir ; elle n'avait pas changé. Les affirmations de Sir James Graham ont été corroborées par celles de Lord Brougham, de Lord Granville et de Lord Kingsdown, à la Chambre des Lords (2). La théorie de la contrebande relative est donc aussi chère aux hommes d'État de l'Angleterre qu'à ses publicistes et à ses juges.

642. — Nous avons cru devoir écarter l'idée d'une contrebande relative, avec tous ses perfectionnements et tous ses déguisements (3). De là, il résulte que les solutions néga-

(1) Gessner, *op. cit.*, p. 93 : M. Gessner cite la *Morning Chronicle* du 10 mai 1854.

(2) Notam. Vidari, *op. cit.*, p. 317.

(3) Nous n'avons point parlé des véritables impossibilités pratiques qu'elle soulève ; nous avons préféré l'envisager par son côté théorique, car c'est sur le terrain des principes qu'elle est le plus difficile à réfuter : c'est au nom des principes que nous l'avons repoussée. — Nous ne dirons pas seulement, avec M. Gessner, que la contrebande relative est inadmissible « dans l'état actuel des Cours de prises », ce qui est vrai (Cf. Travers Twiss, *De la théorie de la contin.*, p. 5-7). Nous dirons aussi que, même un tribunal international de prises, bien décidé à ne condamner du chef de contrebande que sur des preuves décisives fournies par le capteur, se trouverait extrêmement embarrassé dans bien des cas : les neutres ou les sujets ennemis auront soin de ne pas adresser leurs envois au gouvernement ennemi ni à ses agents officiels ou connus ; ils vendront même réellement sans simulation aucune à des particuliers auxquels le gouvernement ennemi achètera à son tour ; s'ils traitent avec l'arsenal militaire de Brest, pour des munitions navales qui, en fait, seront employées à la construction ou à l'équipement des navires de guerre, mais qui seraient utiles aussi pour des navires marchands, la destination de ces munitions sera Nantes, et de Nantes à Brest, le chemin de fer achèvera le transport. Si un tribunal de prises ne veut condamner que sur la preuve « du dol du neutre » ou du sujet ennemi, il devra absoudre très-souvent, et alors même qu'en réalité il y aura dol. Resteront il est vrai, les cas où les marchandises telles que blindages, machines à vapeur pour vaisseaux de guerre, ne pourront servir que pour la marine militaire.

tives que nous allons présenter devront s'appliquer même au cas où la destination à la guerre serait manifeste et irréfragablement prouvée ; c'est même ce cas que nous aurons toujours présent à la pensée : nos solutions s'appliqueront donc *a fortiori* au cas où il y aurait doute sur le point de savoir si l'usage des marchandises sera en fin de compte belliqueux ou pacifique.

Nous n'avons pas l'intention d'essayer de dresser un catalogue. Nous ne demandons même pas qu'un traité général au sujet de la contrebande de guerre, que nous appelons de tous nos vœux, établisse une liste limitative des objets prohibés : la tâche serait à recommencer à chaque découverte de l'art militaire ou naval. Il faudrait un accord international sur la définition de la contrebande ; puis, au début de chaque guerre, les belligérants, interprètes scrupuleux de la convention qui les lie, auraient à spécifier et à énumérer limitativement les objets de contrebande, selon l'état actuel de la pyrotechnie (1).

643. — Nous avons proposé plus haut cette formule générale : sont objets de contrebande de guerre, tous objets qui, transportés vers l'ennemi, sont susceptibles d'être employés à la guerre directement et immédiatement, et n'ont d'utilité que pour la guerre. Mais, nous ne tenons pas autrement à cette formule, et avec Hautefeuille, nous souscririons volontiers à celle qui termine l'énumération contenue dans presque tous les traités conclus au XIXe siècle par les États-Unis d'Amérique ou par la France avec les nouveaux États de l'Amérique du Sud : sont objets de contrebande « généralement toute espèce d'armes et d'instruments en fer, acier, bronze, cuivre, ou autres matières quelconques, manufacturés, préparés et fabriqués expressément pour faire la guerre sur terre ou sur mer (2). »

644. — Dès lors, 1) la contrebande de guerre comprend :

Tous engins et armes, munitions de guerre proprement dites, instruments et assortiments de guerre.

(1) On se rap[illegible] l'Institut de droit international s'est prononcé en ce sens à [illegible] *sup.*, n° 509).

(2) Hau[illegible] *et dev.*, II, p. 147-148. — Nous admettons aussi la [illegible] résolution de Zurich, mais à la condition de l'app[illegible] pliquons la nôtre.

Comme exemples, on peut citer :

Les canons, obusiers, mitrailleuses, torpilles, armes à feu, parmi lesquelles les revolvers, armes blanches....;

Les poudres, substances fulminantes quelconques, dynamite, pyroniline, fulmi-coton, balles, cartouches, douilles...;

Les affûts, casques, cuirasses, tambours, clairons...; ceinturons, gibernes....; outils à l'usage du génie, articles de télégraphie militaire....;

Sont aussi contrebande de guerre :

Les vaisseaux de guerre.

645. — 2). La contrebande de guerre ne comprend pas :

a. Les vivres ou provisions de bouche quelconques, blés, substances alimentaires quelconques, par exemple, salaisons, viandes fraîches, bêtes de boucherie...

Sans vivres, il est vrai, il n'y a pas de campagne possible, ni sur terre ni sur mer. Mais le devoir des neutres ou des sujets ennemis ne va pas jusqu'à leur imposer l'abstention de tout commerce grâce auquel les belligérants pourront continuer la lutte ; les vivres n'ont aucun des caractères de la contrebande, fussent-ils destinés au ravitaillement d'une armée ou d'une flotte ; quelques traités en ont décidé autrement, mais le nombre de semblables traités est faible, comme leur autorité (1). Il s'est trouvé des publicistes pour ranger les vivres dans la contrebande (2). Ce point de vue inexact paraît aujourd'hui assez généralement abandonné (3).

b. Les métaux précieux, monnayés ou en lingots, l'or et l'argent notamment.

Ici encore, des traités ont prohibé le commerce ; les métaux précieux ont été déclarés de contrebande, notamment, dans le traité de 1604 entre la France et l'Espagne (4). Ce n'est pas d'aujourd'hui, ni même du XVIIe siècle, que l'on

(1) Hautefeuille, *op. cit.*, II, p. 122-126.

(2) *Id.*, *ibid.*, II, p. 123. — Comme le fait remarquer Hautefeuille (p. 123-24) Heineccius qui (*De nav. ob vect. vetit. mercium commissis*, *c.* I, § 14), prohibe le commerce des vivres, confond la contrebande en matière de douane, et la contrebande qui nous occupe.

(3) Hautefeuille le repousse, ainsi que MM. Massé, Ortolan, Bluntschli. Encore, MM. Gessner, Vidari, Lieber ; Asher, *op. cit.*, p. 30 sqq., cite, pour la déclarer inadmissible, la décision qui condamna le navire la *Jonge Margaretha*, chargé de fromages, à destination de Brest.

(4) Hautefeuille, *op. cit.*, II, p. 120-121, en cite trois autres.

a découvert que l'argent est le nerf de la guerre ; mais le commerce des métaux précieux, monnayés ou en lingots, dussent-ils servir infailliblement à la solde des armées de terre ou de mer ou à des préparatifs militaires, n'en reste pas moins libre, en raison, et d'après le droit des gens positif.

c. Les matières premières propres à la fabrication des armes ou des munitions de guerre, telles que le fer, le plomb, le cuivre en barre ou en masse, l'acier, le soufre et le salpêtre.

Posée d'abord sur le terrain des principes, la question nous paraît se résoudre sans difficulté en faveur du libre commerce. A ceux qui verraient dans ces matières premières des objets de contrebande absolue, il suffira de rappeler que, même en temps de guerre, il se consomme beaucoup plus de ces matières premières pour les usages pacifiques, que pour les opérations militaires. A ceux qui atteignent ces mêmes matières à l'aide de la contrebande relative, on fera observer qu'il est difficile d'admettre que le fait d'approvisionner de telles matières même un arsenal militaire, d'où elles sortiront ou pourront sortir un jour *res novæ* (2), transformées en armes ou en instruments de guerre quelconques ou bien en munitions de guerre, soit une participation aux hostilités, une violation des devoirs de la neutralité. Enfin, à ceux qui ne croient pas que la notion de la contrebande dérive des devoirs des neutres et qui ne se soucient que de couper court aux difficultés pratiques en faisant arbitrairement la part des intérêts de la neutralité et celle des nécessités de la guerre, on dira qu'il est excessif, trop dur, de pousser la prohibition jusqu'aux matières premières utilisables pour la guerre : on fera appel à leur bon sens pour leur répéter une fois de plus, avec Bynkershoek: « *si omnem materiam prohibeas ex qua quid bello aptari possit, ingens esset catalogus rerum prohibitarum.* »

Transportée sur le terrain du droit des gens purement positif, pratique, la question se résoudra dans le même sens,

(1) En rappelant l'expression proculéienne employée dans la controverse classique sur la spécification, il va sans dire que nous n'entendons pas prendre parti sur le côté philosophique de la question.

pour le plomb, l'acier, le cuivre, non *ouvrés* (1), mais en sens contraire pour le salpêtre et pour le soufre. Tandis, en effet, que très-peu de traités ont vu dans le fer, le plomb, le cuivre, des objets d'un commerce illicite, un grand nombre de traités ont déclaré le soufre et le salpêtre, contrebande de guerre : cette dernière matière est condamnée par presque tous les traités, depuis 1713, et même à dater du traité de 1667 entre la Suède et la Hollande, jusqu'au traité du 27 octobre 1860 entre l'Italie ou la Sardaigne et la République de San Salvador (art. 17). La France et l'Italie ont admis cette extension, comme droit commun, et le projet de Monroë du 5 décembre 1823 comprenait le salpêtre et le soufre parmi les objets de contrebande (2).

C'est là une double anomalie, comme on l'a fait observer dès longtemps (3), mais elle est constante : tel est le droit conventionnel dans sa teneur actuelle (4).

Hautefeuille se demande si la découverte de la vertu explosible et inflammable du coton soumis à une certaine préparation chimique, doit faire ranger le coton parmi les objets de contrebande, et il résout la question négativement (5). On ne peut qu'accepter cette solution. — Le fulmi-coton, c'est-à-dire le coton préparé et converti en substance fulminante, rentre dans la catégorie des munitions de guerre.

d. Les munitions navales, c'est-à-dire tout ce qui sert à la construction et au gréement des vaisseaux, — telles que les

(1) La Cour de Bruxelles, par arrêt du 19 décembre 1870, a décidé que le plomb non ouvré ne peut être considéré comme contrebande de guerre. R. D. I., 1872, IV, p. 552. —Comment se fait-il que, par la décision du 25 mars 1848, le Conseil d'État, dans l'affaire du navire le *Comte-de-Thomar*, en visant 686 barils de poudre et 50 quintaux de plomb *en barre*, ait dit : « Considérant que, *si les règles de la pratique constante du droit maritime autorisent la saisie sur un navire neutre des objets de cette nature...* ? »

(2) Vidari, *op. cit.*, p. 318-323. M. Vidari traite la question à tous les points de vue, même au point de vue italien.

(3) Lampredi, Azuni. L'unanimité des traités embarrassait Bynkershoek, quant au salpêtre : ce n'est que depuis 1778 que le soufre a grossi la liste de la contrebande de guerre, et a pris place à côté du salpêtre.

(4) M. Vidari, *op. cit.*, p. 320-321, fait remarquer que la prohibition qui frappe le soufre pèse très-lourdement sur les provinces méridionales de l'Italie : c'est une raison de plus, dit-il, pour que le gouvernement italien se conforme strictement à l'art. 216 précité.

(5) Hautefeuille, *op. cit.*, II, p. 140-141.

bois, mâtures, toiles à voiles, lin, cordages, chanvres, poix, résine, goudron, fers, plaques ou feuilles de cuivre, ancres.....

Ces objets, fussent-ils exclusivement propres aux vaisseaux de guerre, eussent-ils été choisis et préparés *ad hoc*, ne sont pas de la contrebande de guerre; — comme application, sont libres les blindages pour vaisseaux de guerre.

Pour utiliser ces objets, il est besoin d'une transformation complète, d'une préparation, à tout le moins d'une adaptation. La nécessité de telles opérations suffit pour qu'on écarte la théorie de la contrebande de guerre.

Hübner et Galiani ont senti tout ce qu'il y avait d'exorbitant et d'injuste à frapper d'interdit toutes les munitions navales, même celles qui sont aussi bien propres à la marine marchande qu'à la marine militaire ; et tous les deux ont proposé de prohiber les seules munitions qui ne peuvent être employées que pour les grands vaisseaux de guerre. Galiani va même jusqu'à dire que, s'il y a doute quant aux munitions propres à la construction des vaisseaux de moindre grandeur, la présomption sera en faveur de l'usage pacifique, c'est-à-dire de la destination aux navires de commerce (1). Même restreinte dans ces humbles proportions, que ni les traités ni les lois intérieures ne sanctionnent, la théorie de la contrebande relative, appliquée aux munitions navales, nous paraît encore trop rigoureuse : elle demander aux neutres ou aux sujets ennemis plus qu'ils ne doivent.

Au point de vue des traités, c'est dans le sens de la liberté absolue qu'ils ont résolu la question ; mais, au mépris de leurs stipulations, les munitions navales ont été fréquemment confisquées. — Parmi les traités qui n'ont pas

(1) Galiani, *De' doveri*, lib. I, ch. IX, § 4, art. 9 ; Cf. Hautefeuille *droits et dev.*, II, p. 134 : cet auteur transcrit un passage assez long de Galiani. — Hautefeuille réfute l'argument de Jenkinson, déduisant du silence des traités la prohibition des munitions navales ; ceux qui stipulent la liberté des munitions navales, dit Jenkinson, contiennent une exception à la règle. Comme le fait remarquer Hautefeuille, le principe, la règle, c'est la liberté du commerce ; et c'est bien ainsi que les traités présentent les choses. Hautefeuille, *ibid.*, II, p. 131-132. Le discours de Jenkinson auquel nous faisons allusion, est dans Rayneval, *Lib. des Mers*, vol. uniq., tom. II, p. 108 sqq. La manière de raisonner de Jenkinson est employée, à l'occasion, par M. Johnstone, *Maritime Rights*, notamment à propos de l'inviolabité du pavillon neutre.

reconnu la liberté des munitions navales, il en est qui ont rangé dans la contrebande une partie seulement de ces munitions : tel est le traité du 23 août 1742 entre la France et le Danemark, qui, selon la remarque d'Hautefeuille, déclare prohibées précisément les denrées les moins importantes (1).

e. Les toiles et draps grossiers, même à l'usage exclusif des troupes de terre ou de mer.

Quant à ces objets non façonnés et travaillés, fussent-ils à l'usage exclusif des troupes, ou la destination militaire en fût-elle prouvée, il nous paraît aller sans difficulté qu'ils ne soient pas classés dans la contrebande de guerre. — Les vêtements eux-mêmes seront libres; et un traité consacre cette liberté : c'est le traité de 1786 entre l'Angleterre et la France ; l'art. 23 parle de « tous genres d'habillements ». — Le commerce des bottes est non moins libre que celui des vêtements confectionnés. — Mais, que penser des uniformes, des bottes à l'usage exclusif des troupes ? Le doute est permis. Hautefeuille pense que « les habillements confectionnés pour les troupes doivent également être regardés comme libres (2). » Le juge Betts, dans sa sentence sur le *Springbok*, a considéré des boutons portant C. S. N (il a lu : Confederate States Navy) comme contrebande de guerre. M. Gessner, qui relève le fait, dit qu'on n'était jamais allé jusque-là (3). Mais, les uniformes ne sont-ils pas des objets manufacturés, fabriqués, ou confectionnés expressément pour faire la guerre sur terre ou sur mer?

f. Machines à vapeur.

Il ne saurait être question, à nos yeux, de comprendre dans la contrebande de guerre absolue, les machines à vapeur susceptibles d'être appliquées à des usages pacifiques, c'est-à-dire à la navigation maritime ou fluviale des navires de commerce ou à l'industrie et à l'agriculture.

Mais ne pourrait-on pas, ne doit-on pas les ranger dans la contrebande relative ? En supposant que la destination aux vaisseaux de guerre de l'un des belligérants en soit constante, en supposant même que, vu leurs dimensions, les ma-

(1) Hautefeuille, *Droits et dev.*, II, p. 129.

(2) *Id.*,*ibid.* p. 127: « également », *sc.* aussi bien que les draps propres à l'habillement des citoyens peu aisés et des soldats.

(3) R. D. I, 1875, p. 241.

chines à vapeur puissent être employées uniquement pour la flotte militaire, faut-il y voir de la contrebande de guerre ? M. Ortolan l'a pensé et a rangé dans les objets de contrebande, avec ces machines, les pièces détachées dont elles se composent. M. Gessner estime que « bien que les machines à vapeur et la houille (nous reviendrons plus bas sur ce point) soient de nos jours très-fréquemment employées dans les guerres, on ne peut cependant les considérer comme des munitions de guerre ou des armes ; elles ne sont pas comprises dans la contrebande de guerre ; il n'appartient pas en tous cas à une seule puissance de leur attribuer ce caractère. Il faudrait pour cela une convention des puissances, qui paraît désirable, vu la tactique moderne (1). »

Sur ce point, la tactique moderne n'a pas d'arcanes : tout le monde est édifié sur la puissance dont ces immenses moteurs à vapeur animent les vaisseaux de guerre ; sans eux, aujourd'hui, plus de guerre maritime possible. Mais le rapport des machines pour la marine militaire de l'ennemi avec les hostilités, est-il assez direct, assez intime, pour faire ranger ces machines dans la contrebande de guerre ? Il ne nous semble pas. Sans vouloir mêler en aucune façon la matière du droit d'asile et celle de la contrebande de guerre, nous mentionnerons ce fait que, selon une remarque de M. M. Bernard (2), on permettra dans le port neutre au vaisseau de guerre belligérant de réparer ses machines et non de remplacer ses affûts : l'éminent professeur d'Oxford voit là une anomalie ; nous pensons que ce n'en est pas une, et nous nous appuyons sur ce fait, pour en argumenter, au nom de l'harmonie dans l'ensemble du droit de la neutralité, en faveur du libre commerce (3). Il y a plus (mais cet argument n'a de portée que pour ceux qui ne comprennent pas

(1) Gessner, *Droit des neutres sur mer*, p. 93.

(2) M. Calvo cite ce passage dans son *Étude sur les Trois Règles de Washington*, R. D. I., 1874, VI, p. 528.

(3) Si nous avons dû nous placer un instant uniquement au point de vue des neutres, il n'en est pas moins vrai que le fait allégué a bien sa signification, même au point de vue des sujets ennemis : il atteste que les machines à vapeur n'ont pas avec les hostilités un rapport aussi direct que les affûts, ce qui doit les faire exclure de la catégorie des objets de contrebande, tant à l'égard des sujets neutres qu'à l'égard des sujets ennemis.

dans la contrebande les munitions navales, notamment les toiles à voiles) (1) : ce qu'étaient autrefois pour la marine militaire les voiles, les machines à vapeur le sont aujourd'hui : l'agent a changé ; ce n'est plus le vent, c'est la vapeur, mais la nature intrinsèque des voiles et des machines à vapeur est la même : les unes étaient autrefois, les autres sont aujourd'hui, indispensables à une expédition maritime : leur connexion avec les hostilités est également éloignée. On s'est laissé égarer, ce nous semble, par la puissance des moteurs : on a oublié qu'un moteur n'est ni une arme ni une machine de guerre, ni un instrument ou assortiment de guerre. « Pour résoudre la question, dit Hautefeuille, il me paraît suffisant de rappeler ce que je viens de dire en parlant des munitions navales, avec lesquelles les machines à vapeur ont une analogie si complète, que je n'hésite pas à les comprendre désormais sous la même dénomination. Ces machines, même complètes, et à plus forte raison, les pièces détachées dont elles se composent... ne sont que des agents moteurs du bâtiment, comme les voiles ; elles font partie des matériaux nécessaires pour la construction des vaisseaux à vapeur, de même que le bois, le fer, les ancres, le goudron et les autres munitions navales (2). »

g. La houille.

Quelles qu'en soient la destination patente et la quantité, la houille ne nous paraît pas pouvoir être comptée parmi les objets de contrebande.

Le moment annoncé et prévu par M. Ortolan, où elle pourrait être considérée comme contrebande, est sans doute arrivé aujourd'hui ; mais nous ne pensons pas que la solution de cet auteur soit applicable, en aucun temps ; et les exigences de « la tactique moderne », qu'invoque M. Gessner pour faire, par voie de convention et pour l'avenir, de cette denrée une marchandise de contrebande, n'emportent pas notre décision en sens inverse. Il ne saurait être question de faire de la houille un objet de contrebande absolue : l'Angleterre elle-même n'y a pas songé. La France et l'Italie ont manifesté l'intention de ne pas même en faire un objet de contre-

(1) Hautefeuille indique avec soin cet argument, *Droits et dev.*, II p. 141.

(2) Hautefeuille, *l. c.*

bande relative. Ce n'est pas, en effet, l'*importance pour* la guerre, c'est le *lien avec* la guerre, qui sert à classer les marchandises au point de vue de la contrebande ; ce n'est pas directement,mais d'une manière tout à fait indirecte, que la houille augmente les moyens d'action offensifs et défensifs des belligérants (1) : la houille est un agent de locomotion ; le commerce doit en être libre, tant de la part des neutres que des sujets ennemis.

h. Les chevaux, mulets et autres bêtes de somme, pas même les chevaux de cavalerie.

Hübner a le premier proposé de distinguer entre les chevaux « de remonte » et les autres, pour déclarer prohibé le commerce de ceux-là. Cette opinion paraît assez en faveur aujourd'hui : en tous cas, elle ne repose pas sur les traités qui, pour la plupart, prohibent les chevaux quelconques. Les mulets n'ont pas encore été visés par les traités. — Au point de vue rationnel, nous pensons que le transport vers l'un des belligérants par les sujets neutres ou par les sujets ennemis doit en être libre.

La contrebande de guerre ne comprend pas non plus :

Les navires de commerce.

Telle est l'étendue de la prohibition. Reste à en déterminer la sanction.

646. — II. *Sanction.* — Les controverses entre les publicistes contemporains portent sur le point de savoir si le navire chargé de contrebande de guerre pourra être confisqué dans certains cas : c'est à cette question que nous nous attacherons.

Quant à la confiscation des marchandises illicites, elle ne saurait faire l'objet d'aucun doute, au point de vue du droit des gens positif universel ; un seul traité y a substitué le séquestre et la préemption : c'est le traité de 1785 entre les États-Unis et la Prusse. La plupart des publicistes reconnaissent que cette confiscation se justifie au point de vue pratique : Hautefeuille la trouve logique ; M. Ortolan la déclare imposée par la « raison internationale » ; c'est pour donner plus d'efficacité à la prohibition, dit ce dernier au-

(1) *Sic*, Hautefeuille, Vidari ; *Contra*, Kamarowsky, R. D. I., 1876, p. 397.

teur : il faut ôter aux neutres — nous ajouterons pour notre part, et aux sujets ennemis, — « l'envie » de faire le commerce de la contrebande, avait dit Martens. Mais on reconnaît aussi que les principes abandonnés à eux-mêmes n'auraient autorisé le belligérant qu'à intercepter le transport, à arrêter les marchandises et à les frapper de séquestre jusqu'à la fin de la guerre. Galiani, Azuni, Lampredi, Heffter et M. de Negrin tombent d'accord entre eux et avec M. Vidari sur ce point (1).

647. — La saisie des marchandises n'aura lieu que pendant le voyage vers la destination ennemie, et non pendant le voyage de retour ; elle ne nécessitera pas toujours le détournement du navire de sa route, et sa conduite dans un port du belligérant : le croiseur ennemi, s'il le peut sans se gêner (c'est à cela que reviennent les traités), prendra à bord les objets de contrebande, en donnera reçu au capitaine du navire neutre ou ennemi, et laissera le bâtiment libre de continuer sa route. Ce dernier point, comme le remarque Hautefeuille, semble préjuger la question de la confiscation du navire.

648. — En principe, et comme règle générale, il est bien difficile d'admettre que le chargement de contrebande infecte le navire et le reste de la cargaison, et entraîne une déclaration de bonne prise pour le tout. Réserve faite des cas où le navire neutre ou ennemi serait coupable d'immixtion directe dans les hostilités, ou aurait résisté par la force à la visite, cette déclaration de bonne prise dépasserait le but. Comme l'a récemment très-bien dit M. de Gioannis Gianquinto, la confiscation n'est pas une pénalité proprement dite, mais seulement un moyen d'exécution destiné à garantir le droit qu'a le belligérant de ne pas tolérer l'accroissement ou le maintien des forces militaires de son ennemi ; d'ailleurs, le navire n'est pas destiné à la guerre : il n'y a pas de rapport réel entre le navire et le droit de légitime défense du belligérant (2).

649. — Mais on a proposé des restrictions et des exceptions ; des lois intérieures en ont accueilli : de là, la nécessité d'entrer dans quelques développements à cet égard.

(1) M. Vidari, *op. cit.*, p. 342-347, cite la plupart des autorités.
(2) Giov. de Gioannis Gianquinto, *Della confisca...*, p. 592.

Le droit conventionnel est fixé dans le sens de la confiscation des marchandises illicites : il ne va pas au-delà (1). Les nations dont les lois intérieures diffèrent du droit des gens conventionnel, abandonnent les dispositions de ces lois dans les traités qu'elles concluent : témoin la France. On trouve à peine quelques traités qui stipulent, avec la confiscation de la contrebande, celle du reste de la cargaison et du navire (2).

650. — La pratique ou la législation intérieure des différents États n'est pas uniforme. Nous parlerons de la jurisprudence des Cours de prises anglaises, à propos des auteurs qui la soutiennent.

L'Italie, conformément à l'art. 215 du Code de la marine marchande italienne, admet que « le vaisseau neutre chargé en tout ou en partie de contrebande de guerre dirigée vers un pays ennemi, sera capturé et conduit dans un des ports de l'État, où le navire et les marchandises de contrebande seront déclarés de bonne prise, et les autres marchandises laissées à la disposition de leurs propriétaires. » Cette disposition fut appliquée dans la guerre de 1866, qui suivit de six mois la mise en vigueur du Code de la marine marchande. — En France, la loi sur la matière est le règlement de 1778, qui, moins libéral sur ce point que l'ordonnance de 1681, confisque tout le chargement et jusqu'au navire lui-même, au cas où « les marchandises de contrebande composent les trois quarts de la valeur du chargement. » L'art.

(1) Ortolan, *Règles int.*, II, p. 205 ; G. de Gioannis Gianquinto, *op. cit.*, part. I, ch. III, sect. II, p. 115-148.

(2) Un des très-rares exemples de semblables traités, qui datent tous du XVIIe siècle, est le traité de 1646 entre la France et la Hollande. — Sur la saisie même des marchandises de contrebande, MM. Massé, Hautefeuille et Vidari posent, presque seuls d'entre les publicistes, la question de savoir quel droit aura le belligérant, et s'il en aura un, à l'égard du chargement prohibé à bord du vaisseau neutre, le capitaine et le propriétaire des marchandises ignorant tous les deux la guerre survenue. Hautefeuille et M. Vidari ne reconnaissent au belligérant que le droit d'empêcher l'arrivée de la cargaison ; M. Massé admet que le belligérant pourra s'approprier les marchandises de contrebande, en en payant la valeur et le fret. Dans cette hypothèse peu vraisemblable, mais enfin possible, nous adoptons l'opinion des deux premiers publicistes, sans préjudice de ce qui sera dit du droit de préemption à l'égard des cargaisons ennemies sous pavillon ennemi. V. Vidari, *op. cit.*, p. 330-332.

6 des Instructions du 31 mars 1854 rappelle cette disposition, ainsi que l'art. 6 des Instructions du 25 juillet 1870.

651. — L'Espagne et les États-Unis, qui pourtant, fait observer M. Vidari, ne sont pas signataires de la Déclaration de Paris, n'assujettissent à la confiscation que la contrebande (1) : M. Jefferson Davis donna, dans ses Instructions aux corsaires sudistes, l'ordre de recevoir à bord, quand ils le pourraient, les objets de contrebande que le capitaine neutre (2) voudrait leur remettre : si le capitaine neutre ne veut pas déposer à bord du corsaire les objets prohibés, il sera conduit dans un port confédéré, puis, le chargement illicite débarqué, il reprendra sa route en toute liberté ; il en sera de même, si le corsaire ne peut s'embarrasser des marchandises de contrebande.

652. — Tous les autres États, à l'exception de la Turquie (3), paraissent adopter le principe qui restreint la confiscation aux seules marchandises illicites (4). Toutefois, il est des règlements ou ordonnances qui admettent une exception à ce principe pour le cas où le navire est chargé en entier de contrebande (5).

653. — Quant aux publicistes, il s'en faut qu'ils aient toujours été d'accord, et aujourd'hui même les divergences se perpétuent.

Bynkershoek a construit une théorie fondée sur le fait de la connaissance ou de l'ignorance, de la part des propriétaires du navire ou des marchandises libres, de la présence à bord des marchandises prohibées. Quant aux navires, dit-il, il faut

(1) Vidari, *ibid.*, p. 336; Ortolan, *op. cit.*, II, p. 499, App. XXI, pour Instructions du président Jefferson Davis, pendant la guerre de Sécession.

(2) Il ne pouvait être question dans ces Instructions que du capitaine *neutre*, car ni le Nord ni le Sud ne reconnurent dans la guerre de la Sécession — les exploits de l'*Alabama* l'ont surabondamment prouvé — le principe du respect de la propriété privée ennemie suos pavillon ennemi.

(3) « Les journaux de Constantinople, dit M. Arth. Desjardins, ont publié et l'*Officiel* français du 13 mai 1877 ont reproduit les instructions données au serdar Ekrem, au sujet de la navigation du Danube : « En tous cas, la contrebande de guerre est saisissable et entraîne la confiscation du *navire* et de *toute* la cargaison. » Arth. Desjardins, *op. cit.*, I, p. 63, note 7.

(4) G. de Gioannis Gianquinto, *op. cit.*, p. 81-115.

(5) Règlement danois du 13 février 1864 et règlement autrichien du 21 mars 1864.

faire une première distinction, suivant qu'il appartient au capitaine ou à d'autres personnes. Au premier cas, il y aura lieu de confisquer le navire, si le capitaine, qui joue en quelque sorte deux rôles — il est à la fois capitaine et propriétaire du navire, — a connu le fait du chargement de la contrebande à son bord ; s'il ne l'a pas connu, le navire sera confisqué. Mais, en fait, cette ignorance du capitaine est bien peu vraisemblable, et suppose que le chargement de la contrebande a été fait en cachette par les matelots à un moment où le capitaine ne se trouvait pas à bord. Au second cas, c'est-à-dire si le capitaine n'est pas propriétaire du navire, il faut faire la même sous-distinction : — ignorance du capitaine : liberté du navire ; — connaissance du capitaine : ici *possibilité* seulement de la confiscation du navire. Sur la sous-distinction, il faut greffer une nouvelle distinction, car le fait du capitaine ne saurait nuire à ses préposants : ceux-ci ont-ils su que le capitaine prenait un chargement de contrebande ? alors, ils ont trempé dans le délit du capitaine (*versati fuerunt in re illicita*), et leur navire sera passible de confiscation. Le chargement de contrebande a-t-il eu lieu à leur insu ? leur navire ne saurait être confisqué. Quant aux marchandises, on raisonnera de la même façon : les marchandises *licites* (car il ne s'agit ici que d'elles) appartiennent-elles, oui ou non, au même propriétaire que les marchandises illicites ? Si oui, elles seront confisquées « *ob continentiam delicti.* » Si non, comme le propriétaire des marchandises licites n'a pas le droit d'empêcher le capitaine de prendre un chargement de contrebande, il ne faut pas être trop rigoureux pour lui : on se contentera d'exiger de lui, s'il a connaissance du chargement illicite, qu'il fasse mettre ses marchandises à terre, pourvu toutefois que cela ne le gêne pas trop ; s'il ne pouvait, sans trop d'inconvénients, faire procéder à cette opération, on le tiendrait pour quitte (1). — Toutes ces distinctions sont admirablement déduites, et la sagacité de Bynkershoek se joue au milieu de faits aussi complexes : il avait pour guide les lois romaines, qui, dans les solutions d'espèce, ne pouvaient l'égarer.

654. — Malheureusement, ce n'est pas d'une loi de

(1) Bynkershoek, *Quæst. jur. publ., lib.* I, *cap.* XII.

douane qu'il s'agit, et Bynkershoek paraît l'avoir oublié.

Heineccius, dans le *De navibus ob vetitarum mercium vecturam commissis*, écrit onze ans après l'apparition des *Quæstiones juris publici* de Bynkershoek, affirme que, en dépit des traités, qui ne doivent être considérés que comme des exceptions, le transport de la contrebande entraîne sans aucun doute (*certi juris est*) la confiscation du navire (1).

Vattel paraît considérer, selon la remarque de M. Gessner, qu'il va sans difficulté que le navire et le reste de la cargaison soient libres, malgré le transport de la contrebande par ce navire et avec cette cargaison licite. Son attention, d'ailleurs, n'est préoccupée que de démontrer l'inefficacité de la simple arrestation ou saisie de la contrebande, et la nécessité d'admettre, avec les traités, la confiscation (2).

655. — Les auteurs anglais du XIXe siècle reproduisent fidèlement les décisions des Cours de prises de leur pays.

Selon eux, la partie du chargement qui est innocente, est enveloppée dans la confiscation de la contrebande, si elle a le même propriétaire. Sir R. Phillimore allègue, avec et après Bynkershoek, la « *continentia delicti* » (3). La contrebande infecte les marchandises innocentes qui appartiennent au seul et unique propriétaire ou aux propriétaires en nombre quelconque de cette contrebande (4).

Quant au vaisseau lui-même, autrefois on en admettait la confiscation ; aujourd'hui, on ne confisque, en principe, que la contrebande, et le neutre en est quitte pour la perte du fret et des dépens ; mais, en certains cas, l'ancienne pratique revivra en quelque sorte, et le navire sera confisqué. C'est ainsi que, si le navire a le même propriétaire que la contrebande, tout le reste de la cargaison et le navire lui-même seront confisqués ; il en sera de même, si le transport se complique de fraudes destinées à dissimuler le lieu de la destination ou le nom du propriétaire ; les fraudes du propriétaire du navire ou de son agent autoriseront même la saisie au voyage de retour: cette saisie sera suivie de confiscation (5).

(1) Heineccius, *De nav. ob. vetit. merc. comm.*, *cap.* II, § 3 *sqq.*

(2) Vattel, III, VII, § 113.

(3) Phillimore, *Comm.*, III, § 275.

(4) M. Gessner, *op. cit.* p. 146, cite un passage de Wildman ; M. Vidari, *op. cit.*, p. 340-341, en cite un de Mooseley.

(5) Phillimore, *Comm.*, III, § 275 sqq.; Twiss, *War*, § 149.

656. — Parmi les publicistes allemands, Heffter et M. Bluntschli admettent que le vaisseau pourra être confisqué dans certains cas pour transport de contrebande. M. Bluntschli pense que « le navire ne pourra être capturé, avec la contrebande, que si le propriétaire de ce navire a su qu'il transportait de la contrebande et l'y a autorisé (1). » M. Gessner, tout en reconnaissant que « le droit moderne se rapproche d'une pratique plus indulgente » que son opinion, formule celle-ci dans les termes suivants. « Dès que le propriétaire a connaissance des marchandises qui se trouvent sur son navire, il est complice du délit ; il n'est par conséquent pas moins punissable que le propriétaire de la contrebande. On ne peut donc déduire des principes généraux du droit aucune objection à la confiscation du navire, surtout pas si navire et cargaison prohibée appartiennent à deux personnes différentes ; on ne pourra en effet, dans ce cas, opposer ce qu'on opposerait dans le cas contraire, que le propriétaire du navire est déjà puni par la perte de la cargaison. L'essentiel, au point de vue juridique, est que le propriétaire ait eu connaissance de l'emploi donné à son navire, et qu'il ait tacitement ou expressément donné son consentement à cet emploi. Dans ce cas, la confiscation du navire en sus de la confiscation du chargement serait un procédé strictement et juridiquement conséquent (2). »

M. Calvo trouve que les conclusions de M. Ortolan dans le sens de la non-confiscation du navire, ont le tort « de faire complétement abstraction du point de vue pratique », sans formuler, d'ailleurs, aucune autre opinion pour son compte (3).

657. — Avant d'en venir, pour terminer par là, aux publicistes contemporains qui, à nos yeux, ont défendu la vraie doctrine, nous mentionnerons le vote du Congrès de droit maritime international, tenu à Naples le 30 juin 1871 et les jours suivants : le bâtiment neutre est confiscable avec les marchandises illicites, sauf le cas où ceux qui ont un intérêt dans le navire pourraient démontrer leur bonne foi. Pour

(1) Bluntschli, *op. cit.*, art. 810.

(2) Gessner, *Droit des neutres*, p. 146. M. Marquardsen, d'après M. Gessner, *op. cit.*, p. 148, n'admet dans aucun cas la confiscation du navire.

(3) Calvo, *op. cit.*, IV, 1881, § 2429, p. 6 sqq.

que la confiscation du bâtiment n'ait pas lieu, il est nécessaire que les intéressés, le capitaine, l'armateur, et autres prouvent leur bonne foi en démontrant qu'ils ignoraient le chargement illicite.

Ce vote a donné lieu à un savant ouvrage de M. G. de de Gianquinto, qui, adoptant l'opinion soutenue par MM. Massé, Ortolan, Vidari, a attaqué la décision proposée par le Congrès (1), et a démontré qu'en aucun cas, pas même au cas où les intéressés connaîtraient le chargement illicite, pas même au cas où la cargaison ne se composerait que de contrebande, le navire ne doit être soumis à confiscation.

Dans la démonstration de cet auteur (2), nous avons remarqué la vieille affirmation que la preuve d'un fait négatif est impossible ; Hautefeuille n'avait fait que le dire en passant, mais l'auteur de la *Confisca per contrabbando da guerra* insiste sur ce point et accumule les autorités (3). Il n'en est pas moins vrai que la preuve d'un fait négatif est possible : on ramènera la négative indéfinie à une négative définie. A la rigueur, les intéressés pourraient donc démontrer leur bonne foi, quant au chargement illicite du navire qui transporte de la contrebande de guerre.

Quand M. de Gioannis dit qu'il « manque un rapport réel entre le navire et le droit de défense du belligérant », le navire n'étant pas destiné à la guerre (4); quand il fait observer que le droit du belligérant « e un diritto, che comincia e si consuma tutto nelle sole merci di contrabbando, ne si puo estendere alla nave o al restante del carico » (5), parce que la confiscation n'est pas une pénalité proprement dite, mais « un semplice mezzo essecutivo di guarentigia del diritto del belligerante a non accrescersi o mantenersi le forze militari

(1) L'ouvrage de l'auteur italien est divisé en deux parties : la seconde est consacrée à l'examen et à la réfutation directe du vote du Congrès ; il rapporte les opinions des différents orateurs, p. 347 ssq. Nous n'avons pas sous les yeux les *Actes* du Congrès de Naples publiés par M. Bestocchi.

(2) Les cinq premiers chapitres de la première partie en sont l'objet : p. 4-221 ; *Adde* partie II, p. 562-596.

(3) De Gioannis Gianquinto, *op. cit.*, p. 565.

(4) *Id.*, *ibid.*, p. 592.

(5) *Id.*, *ibid.*, p. 182-183; p. 592; p. 315-335, l'auteur compare avec les dispositions du Code de la marine marchande les stipulations du traité du 26 février 1871 entre l'Italie et les États-Unis, relativement à la contrebande de guerre.

del nemico », alors il nous paraît irréfutable comme ses devanciers, MM. Massé, Ortolan, Vidari.

658. — M. Massé, dans sa première édition du *Droit commercial*, avait cherché à justifier le règlement du 26 juillet 1778, ou plutôt à démontrer qu'il n'était pas « entièrement injuste. » Mais nous n'avons pas à rapporter ses raisons, puisqu'il a changé d'avis. « J'avais, dit-il, cru moi-même, dans la première édition de cet ouvrage, devoir admettre la distinction du règlement de 1778 ; mais un nouvel examen de la question, provoqué par la critique que M. Hautefeuille a faite de mon opinion, a modifié ma manière de voir. Je crois donc qu'on ne peut considérer le navire comme l'accessoire de la contrebande qui forme sa cargaison exclusive ou presque exclusive, que les belligérants, dont le droit se borne à empêcher la contrebande, ne peuvent saisir que ce qui est de contrebande, et, par conséquent, qu'ils doivent relâcher le navire, qui est protégé par sa nationalité, et qui, par lui-même, est innocent (1). »

Nous croyons, avec M. Massé, mieux informé, que le règlement de 1778 (art. 1) est insoutenable, et qu'il faut l'abandonner aux critiques universelles dont il a été l'objet.

659. — Nous n'admettrons non plus aucune des distinctions signalées. Nous avons, chemin faisant, donné nos raisons, et nous en complétons l'exposé en citant, en faveur de la liberté du navire et des marchandises innocentes, ces paroles de M. Ortolan, qui nous semblent tout à fait concluantes : « Confisquer le navire neutre et les marchandises non interdites, ce serait appliquer une peine variable et arbitraire dans son étendue (2). »

Hautefeuille, M. Vidari et M. Arth. Desjardins abondent dans le même sens (3).

Nous pouvons donc conclure, en disant que la sanction de la règle qui interdit le commerce de la contrebande de guerre aux sujets neutres ou ennemis, est la confiscation, par le belligérant, des marchandises illicites, mais que jamais, par lui-même, le transport de la contrebande

(1) Massé, *Droit comm.*, 3e éd., I, n° 217.
(2) Ortolan, *op. cit.*, II, p. 197-201 ; p. 199.
(3) Hautefeuille, *op. cit.*, III, p. 218-26 ; Vidari, *op. cit.* p. 329-42 ; Arth. Desjardins, *op. cit.* I, p. 63.

n'autorise ni la saisie ni la déclaration de bonne prise, soit du chargement licite, soit du navire neutre ou ennemi.

Nous ne saurions quitter la matière de la contrebande de guerre sans présenter un exposé rapide d'une théorie importante connue sous le nom de *théorie des analogues de la contrebande de guerre*.

APPENDICE A LA CONTREBANDE DE GUERRE

Les analogues de la contrebande de guerre

660. — Le transport à l'ennemi de marchandises désignées sous le nom de contrebande de guerre est illicite, en ce sens qu'il constitue une violation des devoirs de la neutralité ou un acte incompatible avec la qualité de sujet pacifique et inoffensif de l'ennemi, et donne au belligérant opposé le droit de confisquer ces marchandises. Il est certains faits plus graves encore, encore plus incompatibles avec les devoirs de la neutralité ou avec la qualité de sujet pacifique et inoffensif de l'ennemi, qui constituent une immixtion directe dans les hostilités, et entraînent une mesure de répression ou de défense plus énergique encore que le transport de la contrebande proprement dite.

Au nombre de ces faits figurent :

1° Le transport de soldats ou de matelots au service de l'un des belligérants ;

2° Le transport des dépêches pour le compte de l'un des belligérants.

Nous allons étudier ces deux catégories de faits. Les règles qui leur sont relatives sont désignées sous le nom de théorie des analogues de la contrebande de guerre. Au fond, les règles de la contrebande de guerre ne sont pas applicables à la théorie dite des analogues de la contrebande, qui est voisine de celle de la contrebande de guerre proprement dite, mais très-différente (1).

661. — Il n'est pas inultile de faire remarquer tout d'abord que, si un navire appartenant à un sujet neutre ou à un sujet ennemi est, en vertu d'un contrat, placé sous le

(1) Hautefeuille l'avait déjà fait remarquer. M. Mountague Bernard, *An. hist. acc.*, p. 223-25, a insisté sur ce point.

contrôle actuel et à la disposition de l'État ennemi, qui le destine à seconder ses opérations militaires, il y a lieu de le considérer comme déchu de la neutralité ou de l'inviolabilité (1). Si la preuve d'un tel contrat n'est pas fournie, c'est d'après les faits matériels qu'il faudra établir que le service rendu au belligérant par le navire neutre ou ennemi est de la nature de ceux que rend un transport (2).

662. — I. *Du transport de soldats ou de matelots.* — « Le navire, dit M. Ortolan, qui transporte des gens de guerre pour le compte d'un État belligérant, se met évidemment au service de cet État ; il perd dès lors entièrement son caractère neutre, et le belligérant opposé est en droit de le traiter tout à fait en ennemi (3). » Mais le transport des gens de guerre par les bâtiments neutres ou ennemis pourra changer de caractère, suivant les cas.

Il n'y a pas de doute, si le navire neutre a été frété par le gouvernement ou par ses agents avec affectation spéciale au transport de militaires ou de marins ; ni si, en train de se livrer à ses opérations commerciales ordinaires, il se charge du transport de gens de guerre (4). Dans ces deux séries de cas, « le navire a perdu entièrement son caractère neutre » ou, ajouterons-nous, le bénéfice de l'inviolabilité qui couvre le navire ennemi occupé à des transactions pacifiques.

Les publicistes discutent la question de savoir ce qu'il faut décider au cas où c'est de vive force et en vertu du prétendu droit d'angarie, que le navire neutre a été employé au transport des troupes. Les uns, comme Sir R. Phillimore et Hautefeuille (5), estiment que le belligérant opposé a le droit de traiter ce navire en ennemi. Les autres, parmi lesquels Heffter et M. Gessner (6), pensent qu'on ne saurait admettre cette solution sans prendre pour point de départ de la théorie de la contrebande les intérêts des belligérants, au lieu des devoirs des neutres.

Supposant un navire ennemi réquisitionné par l'État à la

(1) M. Bernard, *op. cit.*, p. 223-24 : propositions I et II.
(2) *Id.*, *ibid*; proposition III.
(3) Ortolan, *op. cit.*, II, liv. III, ch. VI, p. 235.
(4) Hautefeuille, *Droits et dev.*, II, p. 165-66; Gessner, *Droit des neutres*, p. 113-114.
(5) Hautefeuille, *op. cit.*, II, p. 165.
(6) Gessner, *op. cit.*, p. 114-115.

souveraineté duquel il est soumis, dont il porte le pavillon, nous admettrons sans difficulté que le belligérant opposé peut traiter ce navire en ennemi.

Dans les trois cas envisagés, le nombre des troupes, officiers, matelots, soldats est indifférent.

663. — Il peut se faire qu'un navire transporte, sans violer la neutralité, des hommes de guerre au service de l'un des belligérants. Si, à titre de passagers, un navire neutre prend à son bord des officiers ou des soldats au service de l'un des belligérants, deux opinions extrêmes sont en présence. Wheaton dit qu'en tous cas, même si le capitaine du navire ignorait la qualité de ses passagers, le belligérant opposé pourra traiter le navire en ennemi. Hautefeuille pense que le fait du capitaine de recevoir à bord comme passagers des officiers ou des soldats au service de l'un des belligérants, même s'il connaît leur qualité, ne constitue pas une infraction à la neutralité (1). M. Gessner trouve qu'Hautefeuille va trop loin ; il accepte sa solution comme possible, si le nombre des troupes est insignifiant, « de sorte qu'il s'agisse, non pas d'un transport de troupes, mais du transport de quelques passagers appartenant à l'une des armées belligérantes et qu'il est souvent impossible de reconnaître. » « A supposer même, ajoute-t-il, qu'une telle reconnaissance fût possible, un pareil fait ne constituerait pas un secours immédiat. « La conclusion de M. Gessner est « qu'on ne peut décider qu'après examen des circonstances particulières et du nombre des soldats transportés, s'il y a ou non violation des devoirs des neutres ; une pareille décision nous paraît devoir être conférée aux tribunaux de prises (2). » — Le capitaine d'un navire neutre devra ne pas se prêter, même par simple négligence, à ce que officiers, soldats ou matelots de l'un des belligérants s'embarquent en grand nombre sur son navire. Mais sa tâche de surveillance est bien difficile à remplir : les tribunaux de prises apprécieront les faits, mais ils devront tenir moins de compte du grief du belligérant que de la faute du capitaine. Ils devront ne condamner le navire neutre que s'il y a connivence entre le capitaine et ses pas-

(1) Wheaton, *Élém.*, II, part. IV, ch. IV, § 24; Hautefeuille, *op. cit.*, II, p. 168-70.

(2) Gessner, *op. cit.*, p. 113-114.

sagers militaires, ou négligence grave de la part du premier.

La question ainsi tranchée en ce qui concerne le navire neutre, nous donnerons la même solution au cas où il s'agira d'un bâtiment de commerce ennemi ayant à bord des gens de guerre qui sont actuellement au service de l'État dont il porte le pavillon, et qui voyagent pour être employés dans ses flottes ou dans ses armées.

664. — II. *Du transport des dépêches.* — Le transport des dépêches est une des matières dans lesquelles les cours de prises anglaises ont adopté les solutions les plus rigoureuses. Publicistes et juges anglais voient avec la plus grande défiance le transport des *dépêches*, c'est-à-dire de tous les plis traitant d'affaires publiques et envoyés par un fonctionnaire public à un autre fonctionnaire public. Le transport de tout pli de cette sorte émané d'une autorité ennemie et adressé à une autre autorité ennemie suffit, d'après la théorie, que Wildman (1) a construite avec les décisions anglaises, pour rendre le navire neutre passible de confiscation, quels que soient le contenu de la dépêche et son rapport avec la direction de la guerre. Quant aux dépêches diplomatiques, le transport des dépêches émanées des agents diplomatiques accrédités auprès des puissances neutres est licite, mais non celui des dépêches d'agents neutres accrédités auprès de l'ennemi. « Le transport de papiers envoyés par un ministre neutre à la puissance belligérante n'est l'objet d'aucun privilége (2). »

665. — Un moyen de couper court à tous les abus et à toutes les difficultés serait d'admettre avec Hautefeuille que le vaisseau neutre ne pourra être confisqué que s'il a été spécialement frété par le belligérant pour le transport d'une dépêche entre deux ports de son territoire, ou entre deux points au pouvoir de ses armées ou de ses flottes, ou entre un tel point et un port de sa juridiction (3).

Mais cela ne va pas sans difficultés. Quant à la destination et au point de départ de la dépêche, Hautefeuille emploie

(1) Vildman, *Inst. of. int. law*, II, p. 234-44. M. Gessner, *op. cit.*, p. 116, en donne un excellent résumé.

(2) Wildman, *op. cit.*, II, p. 237. — M. Gessner, *op. cit.*, p. 116-117, cite le passage complet.

(3) Hautefeuille, *op. cit.*, II, p. 171-176.

une formule trop exclusive, quand il dit que « toutes les fois que le point de départ ou le point d'arrivée est un pays neutre, le transport de la dépêche est innocent à ses yeux (1). » Il peut en effet arriver que le navire neutre ait reçu dans un port neutre, du commandant d'un vaisseau de guerre belligérant, une dépêche destinée à une autre autorité belligérante, comme le remarque M. Gessner (2). « Il nous semble, dit ce dernier publiciste, qu'il faut tout faire dépendre des personnes à qui et par qui sont expédiées les dépêches ; il faut qu'expéditeur et destinataire soient des autorités de la puissance belligérante (3). » On ne saurait, ce nous semble, dirons-nous à notre tour, qu'approuver cette idée, d'où l'auteur du *Droit des neutres sur mer* conclut, suivant l'opinion la plus commune, et contrairement à l'opinion de Wildman, que le transport des dépêches de représentants neutres accrédités auprès des puissances belligérantes, est innocent.

666. — Il faut, de plus, que la dépêche émanée d'une autorité belligérante, ait trait aux opérations de la guerre : si le contenu de la dépêche officielle n'a pas trait à la guerre, le corps du délit manque, dirons-nous avec M. Calvo et M. Gessner (4).

667. — Maintenant, admettrons-nous que, pour que le transport d'une dépêche ainsi définie soit illicite, le navire neutre doit avoir été affrété spécialement à cet effet ? Sans doute, s'il en est ainsi, le transport sera illégal. Mais ne le sera-t-il qu'à cette condition ? On peut en douter et croire que tout navire neutre dont le capitaine ou le propriétaire, sans même connaître le contenu de la dépêche, saura qu'il existe à son bord un pli officiel à l'adresse de l'un des belligérants, encourra la confiscation, si cette dépêche a trait à la guerre (5) : c'est ainsi que nous résumons notre opinion sur le transport des dépêches ennemies par navires neutres (6).

(1) Hautefeuille, *op. cit.*, II, p. 171.
(2) Gessner, *op. cit.*, p. 117.
(3) Gessner, *op. cit.*, p. 118.
(4) *Id.*, *ibid.*, p. 118. C'est aussi l'opinion d'Heffter et de M. Bluntschli.
(5) Kaltenborn, *Grundsatze des praktischen Europaïschen Seerechts*, II, p. 425 ; Gessner, *op. cit.*, p. 118.
(6) Pour M. Bluntschli, *Mod. Volk.*, art. 803, est prohibé le transport

668. — Nous étendrons cette décision à l'hypothèse du transports de plis officiels de l'ennemi par un navire ennemi. Elle peut paraître rigoureuse; elle ne nous semble pas excessive, en ce qui concerne un bâtiment de commerce ordinaire : le capitaine d'un tel bâtiment doit n'accepter de dépêches officielles émanées d'une autorité belligérante et adressées à une autorité belligérante, qu'autant qu'il est sûr qu'elles n'ont pas trait à la guerre ; quant aux paquebots-poste, comme leur destination naturelle est le transport des dépêches, et qu'il est dès lors matériellement impossible de soumettre à une vérification attentive chacun des plis qu'ils reçoivent, nous admettrions qu'il n'y a lieu d'appliquer les sévérités de la théorie des analogues de la contrebande de guerre, que si le capitaine a su ou pu savoir qu'il avait à bord des plis officiels de l'ennemi relatifs à la guerre.

669. — Ne faudrait-il pas ranger dans les analogues de la contrebande de guerre le fait par un vaisseau neutre de transporter des commissaires d'une puissance belligérante d'un port neutre vers un autre port neutre, celui de la puissance auprès de laquelle ils vont remplir leur mission ? On sait que la question s'est posée à propos du paquebot le *Trent*. On connaît les faits : nous ne saurions ici les rappeler, même sommairement (1).

Parmi les documents, il est intéressant de relever le rapport du capitaine Wilkes, commandant le *San Jacinto*, au secrétaire de la marine, M. Gédéon Welles, en date du 16 novembre 1861 : l'auteur de ce rapport avoue qu'il n'a rencontré aucun précédent, ni dans les arrêts, ni dans les auteurs, qui justifie sa conduite ; il estime qu'elle se justifie pourtant par le fait que MM. Mason et Slidell étaient des dépêches vivantes : dès lors, le *Trent* eût été passible de saisie et de confiscation ; le *San Jacinto* ne lui a laissé con-

des dépêches relatives à la guerre dans l'intention de favoriser un des belligérants. — M. Arth. Desjardins, *op. cit.*, I, p. 57, trouve trop vague la formule de l'art. 7 du règlement russe de 1877, qui prohibe le transport des dépêches et de la correspondance de l'ennemi : il admet la formule de M. Bluntschli et fait une exception pour les paquebots : le capitaine, dit-il avec M. Calvo, ignore naturellement le contenu des dépêches ; il exige, en outre, que le navire ait été affrété dans le but spécial du transport des dépêches ennemies.

(1) V. Mountague Bernard, *op. cit.*, ch. IX, *The Trent*, p. 187-225.

tinuer sa route, en transbordant les commissaires, que par égard pour ses nombreux passagers et en considération de son caractère de paquebot-poste. « Cette application assurément hardie de l'analogie, dit M. Gessner, est en contradiction avec le principe que le pavillon neutre couvre non-seulement les marchandises, mais encore les personnes ennemies à l'exception seulement des troupes (1). » Tel est, en effet, le droit des gens positif universel, comme le dit aussi M. Mountague Bernard (2).

Une fois admis le principe de l'inviolabilité de la propriété privée ennemie, on ne saurait refuser le bénéfice de cette inviolabilité au navire ennemi qui se trouverait dans les conditions du *Trent*: la question ne fait aucun doute; à dire vrai, il n'y a pas de question, et sans l'émotion que causa en Europe la conduite du capitaine du croiseur fédéral, nous ne mentionnerions pas cette application élémentaire de l'inviolabilité.

B. BLOCUS (3).

670. — Jusqu'ici, la théorie du blocus, comme celle de la contrebande de guerre, n'a intéressé que les neutres : le

(1) Gessner, *op. cit.*, p. 122.

(2) Mountague Bernard, *op. cit.*, p. 223-25.

(3) Bynkershoek, *Q. j. p.*, I, *lib. cap.* XI ; — Kent, *Comm.*, 12e éd., *Lect.* VII, § 143-152 ; Wheaton, *Élém.*, 5e éd., II, part. IV, ch. III, § 28 sqq., p. 172 sqq.; Halleck, *Int. Law*, ch. XXIII, p. 535-568 ; — Manning, *Comm.*, éd. 1875, Book V, ch. IX, p. 400-412 ; Wildman, *Inst. of int., Law*, II, ch. IV, p. 178-209 ; Phillimore, *Comm.*, 2e éd., III, part. X, ch. II, § 285-321, p. 473-521 ; Twiss, *War*, 1875, ch. VI, § 98-120, p. 190-232 ; Hall, *Int. Law*, 1880, § 257-266, p. 610-629 ; Deane (Bargrave), *The law of blockade*, Londres et Oxford, 1870 ; — Esperson, *Dei rapporti giuridici fra i belligeranti ed i neutrali*, 1865, p. 62-84 ; Vidari, *Del rispetto della proprietà privata*, éd. refondue 1867, p. 270-308 ; Fiore, *Nouveau Droit int.*, trad. Pradier-Fodéré, II, part. II, liv. III, ch. IX, p. 446-452 ; Heffter, *Droit des gens*, trad. Bergson, § 154-157 ; Bluntschli, *Mod. Volk.*, 1878, art. 827-840 ; Gessner, *Droit des neutres sur mer*, 2e éd., p. 163-245 ; *Id.*, *Kriegführende und neutrale Machte*, p. 38-44 ; — Ortolan, *Règles int.*, 4e éd., II, liv. III, ch. IX, p. 326-368 ; Massé, *Droit comm.*, 3e éd., I, n° 281-304, p. 245-260 ; Hautefeuille, *Droits et dev. des nat. neutres*, 3e éd., II, tit. IX, p. 177-274 ; Pistoye et Duverdy, *Traité des prises marit.*, I, tit. VI, ch. II, sect. II, p. 365-391 ; Cauchy, *Droit marit. int.*, I, p. 60 sqq.; II, p. 195 sqq.; Arth. Desjardins, *Droit comm. marit.*, I, n° 22, p. 48-54 ; — Calvo, *Droit int.*, 3e éd., IV, 1881, p. 91-194, § 2548-2705 ; — Negrin, *Tratado elemental de Derecho int. marit.*, n° 260-271, p. 208-217 ; — Den Beer Portugaël, *Het Oorlogsrecht*, p. 323-335.

navire ennemi avec sa cargaison ennemie étant saisissable dans tous les cas, par cela seul qu'il tombe entre les mains d'un croiseur de l'autre belligérant, peu importe qu'il soit ou non coupable de rupture de blocus. Il est coupable d'être ennemi, et cela suffit pour le perdre. Le principe de l'inviolabilité une fois consacré, le champ d'application de la théorie du blocus gagnera en étendue; cette théorie, spéciale aux neutres, deviendra commune aux neutres et aux ennemis. De là, la nécessité d'en exposer brièvement les traits principaux : si les conditions du blocus ne sont pas nettement définies, si la restriction qui dérive de ce fait de guerre n'est pas renfermée dans d'étroites limites, c'en est fait du même coup et de la liberté du commerce neutre et de l'inviolabilité de la propriété privée ennemie.

671. — Le blocus est une opération de guerre qui consiste à cerner un port ou une portion de côte, au moyen de forces navales permanentes, de façon à empêcher toute communication avec le dehors par la voie de la mer. Le blocus diffère du siége, en ce qu'il a surtout pour objet d'entraver le commerce de l'ennemi et d'interrompre ses relations avec l'extérieur, sans s'attaquer nécessairement au port ou au point quelconque du littoral qui est le centre de ce commerce et le théâtre de ces relations, tandis que le siége est destiné à faire tomber par capitulation ou autrement une place forte au pouvoir de l'assaillant (1).

672. — Comment expliquer qu'un belligérant puisse ainsi, autant qu'il est en lui, isoler un port du reste du monde, lui interdire toute communication, même avec les neutres? En d'autres termes, quel est le fondement rationnel du droit de blocus? C'est là l'objet d'une grande controverse entre les publicistes : deux opinions sont en présence.

Une première opinion, la plus ancienne, voit dans le blocus un fait de guerre, qui a sa raison d'être dans la nécessité. Il ne s'agit pas ici d'une nécessité imaginaire, mais d'une nécessité bien et dûment constatée : le blocus est un moyen de contrainte puissant, une des mesures les plus efficaces, et les plus propres à amener le prompt rétablissement de la paix. De plus, cette nécessité a toujours été

(1) Cf. Calvo, *l. c.*

reconnue par toutes les puissances ; elle n'a jamais été sérieusement contestée en elle-même. Le fait que le blocus est nécessaire et la sanction historique que ce fait a reçue, suffisent, dit-on, pour donner au droit de blocus une base solide. Telle est, au fond, l'opinion de Grotius, de Bynkershoek, de Vattel, et, parmi les modernes, de Lucchesi-Palli, de MM. Pistoye et Duverdy, de Cauchy, de M. Bluntschli, de M. Gessner, de M. Arth. Desjardins (1).

673. — D'après l'autre manière de voir, mise en lumière et développée surtout par les publicistes français, le blocus dérive de l'occupation : la puissance bloquante devient, en fait, souveraine de la mer territoriale qui entoure la place bloquée ; en fait, une nouvelle souveraineté est substituée à l'ancienne, et le nouveau souverain de fait peut interdire à tous le passage sur les eaux territoriales qu'il a conquises. Du moment où un belligérant a bloqué un port de son adversaire, dit Hautefeuille, il a fait la conquête de cette partie du domaine ennemi qui s'appelle mer territoriale, « il en est devenu le souverain, il y exerce tous les droits de la souveraineté. En vertu de ces droits, de sa toute-puissance et de son indépendance parfaite et absolue, il refuse

(1) Bynkershoek, *Q. j. p.*, *l.* I, *c.* XI. « *Ex ratione communi et gentium usu urbibus obsessis nihil quidquam licet advehere.... nam obsessi non tantum vi coguntur ad deditionem, sed et fame, et alia aliarum rerum penuria. Si quid eorum, quibus indigent, tibi adferre liceret, ego forte cogerer obsidionem solvere, et sic facto tuo mihi noceres, quod iniquum est. Quia autem sciri nequit, quibus rebus obsessi indigeant, quibus abundent, omnis subvectio vetita est, alioquin altercationum nullus omnino esset modus vel finis.* » Gessner, *op. cit.*, p. 168-170. « Le droit de blocus ne pouvant, comme le remarque très-bien Hautefeuille, se déduire des devoirs des neutres, nous sommes forcé, malgré l'opposition ardente de cet auteur, d'en chercher la cause dans la nécessité. Il nous suffit que cette nécessité ne soit pas seulement prétendue, surtout qu'elle ne soit pas prétendue par une seule nation, comme cela a été le cas pour beaucoup de mesures prises à l'égard des neutres pendant les guerres maritimes. La nécessité d'interdire aux neutres le commerce avec les ports bloqués, si l'on ne veut pas faire perdre toute son efficacité au blocus, au moyen le plus important d'arriver par la guerre maritime à des résultats et d'accélérer le rétablissement de la paix, cette nécessité, nous l'avons dit, a toujours été reconnue par toutes les puissances, et cette nécessité n'a fait naître d'aucun côté des réclamations de quelque importance. La nécessité d'accorder aux belligérants un pareil droit est donc suffisamment constatée ; ce fait et la sanction historique qu'il a reçue suffisent pour donner au droit de blocus une base solide. »

à tous les étrangers la permission de traverser ses nouveaux États ; il prohibe le commerce de transit sur ses possessions, et ajoute à cette prohibition une sanction pénale, analogue à celle qui est prononcée par presque toutes les lois de douanes, la confiscation. Ce n'est pas un droit spécial à la guerre, mais un droit absolu, le droit d'indépendance et de souveraineté. Ce n'est pas une dérivation plus ou moins directe, plus ou moins éloignée du droit de la nécessité, mais un droit sacré, concédé par la loi divine à tous les hommes, à toutes les nations, et qui s'exerce aussi bien et plus souvent même pendant la paix que pendant la guerre (1). » Parmi les partisans de cette opinion, on peut citer Hübner (2), Klüber (3), M. Massé, M. Ortolan, Hautefeuille, M. Vidari, M. de Negrin (4).

674. — Contre cette théorie du blocus on a élevé diverses objections.

On a dit, en premier lieu, que l'escadre bloquante peut ne pas se tenir exclusivement sur la mer territoriale et empiéter un peu sur la mer libre, qu'habituellement même elle se place hors de la portée du canon des côtes : elle ne saurait faire la conquête d'une partie de l'Océan ; il n'y a point de substitution d'une souveraineté à l'autre. Cette objection n'est pas restée sans réponse. — Il est vrai, disent les partisans de la doctrine de l'occupation, que les bâtiments de guerre chargés du blocus peuvent être placés sur la mer libre : mais leur artillerie domine la mer territoriale ; à supposer même qu'il n'en soit pas ainsi, chaque bâtiment acquiert à son souverain la possession actuelle et la souveraineté momentanée de la partie de la mer qu'il occupe : les vaisseaux placés au large d'un port bloqué et stationnés assez près l'un de l'autre pour que leurs feux se croisent, font passer sous la souveraineté momentanée de la puissance bloquante, la zone qu'ils occupent et que domine leur artillerie. Cette idée a été développée avec soin par Hautefeuille et par M. Massé (5).

(1) Hautefeuille, *op. cit.*, II, p. 177-181.
(2) Hübner, *De la saisie des bâtim. neutr.*, part. I, ch. VII, § 5 et 6.
(3) Klüber, *Droit des gens*, 2e éd. Ott, § 297, p. 427-28 de la petite édition.
(4) Tous ces auteurs *ll. cc.*
(5) Hautefeuille, *op. cit.*, II, p. 181-82 ; Massé, *op. cit.*, I, p. 288-89.

On a dit, en second lieu, que la puissance bloquante peut être tenue en vertu d'un traité de commerce d'admettre dans ses ports les vaisseaux de telle ou telle puissance neutre : le port bloqué étant censé soumis à sa souveraineté, quand elle voudra en interdire l'accès, le neutre lui opposera le traité de commerce. — On peut, ce semble, répondre à cette objection, en faisant observer que le belligérant, en s'obligeant à recevoir dans ses ports les vaisseaux d'une puissance neutre, n'a eu en vue que les ports placés sous sa souveraineté définitive ou tout au moins permanente, et non ceux qu'une opération de guerre, telle que le blocus, permet de considérer comme placés momentanément sous sa domination.

675. — Malgré le talent avec lequel elle a été présentée et soutenue, et en dépit de la séduction qu'elle a exercée sur l'esprit français, la doctrine de l'occupation nous paraît insuffisante.

On l'a allégué, non sans raison : le droit international n'admet pas qu'il puisse s'exercer sur la mer une autre souveraineté que celle qui appartient, jusqu'à la portée du canon, à l'État riverain : la domination sur une portion quelconque de la mer ne saurait exister que de la terre ferme, non de la haute mer ; la conquête de la mer territoriale ne se conçoit pas sans la conquête préalable du littoral qu'elle enveloppe. Si l'on admet avec M. Massé que l'espace occupé par une flotte, par une escadre ou même par un seul vaisseau, est momentanément soumis à l'occupant, de même que tout l'espace environnant jusqu'au point où peuvent atteindre ses batteries, il faudra, pour être logique, décider qu'un vaisseau de guerre belligérant ne pourra exercer le droit de prise, ni commettre un acte d'hostilité quelconque dans le rayon de l'artillerie d'un vaisseau neutre: solution que n'avait pas hésité à accepter le procureur général Dupin, mais qui est repoussée par la presque unanimité des publicistes.

Mais ce qui est plus décisif, c'est que « cette fiction », pour employer l'expression de Cauchy, « qui ferait dériver les effets du blocus d'un prétendu droit de conquête appliqué aux mers territoriales de l'ennemi » n'explique au fond guère rien : la légitimité du blocus n'est pas démontrée, parce qu'on aura dit que la souveraineté de la puissance

bloquante est substituée à celle du souverain du port bloqué ; la puissance bloquante n'abuse-t-elle pas de sa souveraineté provisoire, en excluant tout navire de cette portion de la mer sur laquelle elle exerce une domination de fait ?

Cela est si vrai, que l'un des défenseurs les plus autorisés de la théorie de l'occupation, Hautefeuille ajoute aussitôt après l'avoir exposée : « Le blocus est un moyen direct de nuire à l'ennemi ; [c'est la conquête d'une partie de son territoire], c'est un acte de nature à forcer une autre partie importante de ses États, une ville, une forteresse, un port, à se rendre à l'assaillant, ou même seulement à les priver des richesses, des ressources qu'ils tiraient du commerce. Car il faut bien remarquer qu'il n'est pas nécessaire, pour justifier le blocus, que l'attaquant ait l'espoir de réduire la place à se rendre, soit par la force, soit par la famine. La plupart du temps, le blocus maritime n'a pour but que de priver la place, le port, des bénéfices commerciaux, et l'État auquel il appartient, du prélèvement des impôts de douane, produits de ce commerce (1). »

Supprimez dans ce passage toute allusion à la conquête : vous aurez la justification du blocus, à laquelle les allusions à la conquête n'ajoutent rien. Pour justifier le blocus, il suffit et il est nécessaire de dire que c'est une opération de guerre dirigée contre l'État ennemi lui-même et qui n'atteint que par accident les sujets neutres et les sujets ennemis: c'est à l'État ennemi que s'attaque le belligérant qui masse des forces navales sur un point du littoral de son adversaire, et qui intercepte toute communication entre ce point et le dehors ; le belligérant qui agit ainsi peut avoir en vue un débarquement sur le territoire ennemi, l'investissement d'une place de ce territoire obtenu par une action combinée de ses forces de terre et de mer ; il peut se proposer simplement d'exercer une pression sur l'État ennemi, en privant, comme le dit Hautefeuille, une de ses places maritimes du bénéfice qu'elle tire du commerce et l'État lui-même du prélèvement des impôts de douane dont ce commerce est l'occasion. C'est là un fait de guerre, qui s'adresse avant tout à l'État ennemi : il n'est point incompatible avec l'idée d'après laquelle

(1) Hautefeuille, *op. cit.*, II, p. 183.

la guerre est une relation d'État à État. S'il en est ainsi, la puissance bloquante a le droit de s'opposer à ce que neutres ou ennemis viennent se mettre en travers d'une opération de guerre dirigée contre son adversaire. Cette opération est nécessairement limitée ou circonscrite : les neutres et les ennemis qui cherchent à l'entraver s'immiscent en réalité dans les hostilités et se mettent en dehors de la protection due au commerce pacifique et inoffensif. Tel est le fondement du droit de blocus ; telle en est la raison d'être et la justification (1).

Etudions-en les conditions et les effets.

676. — I. *Conditions du blocus.* — Ces conditions peuvent se ramener à deux. Le blocus doit être *effectif* et *déclaré* ou *notifié*. La réunion de ces deux conditions est nécessaire : le blocus n'existe qu'autant qu'il est effectif ; il n'est obligatoire qu'autant qu'il est notifié : ainsi, ni le blocus *de fait* ou *de facto*, pour emprunter l'expression britannique, ni le blocus simplement notifié, connu sous le nom de blocus *de cabinet*, ne peuvent être opposés aux sujets neutres ni aux sujets ennemis. Nous reviendrons sur ce point quand nous saurons en quoi consistent les deux conditions désignées.

677.— Le blocus doit être effectif, c'est-à-dire constitué par des forces navales permanentes, de telle sorte qu'il y ait investissement complet du côté de la mer et danger évident de franchir, dans un sens ou dans l'autre, la ligne formée par ces forces navales. Cela revient à dire que pour qu'il y ait blocus, il faut que le blocus existe réellement.

Une vérité aussi élémentaire n'a jamais été directement

(1) Nous nous rallions donc, en dernière analyse, à l'opinion qui voit dans le blocus une nécessité de guerre : seulement, nous n'ajouterons pas, comme le font quelques partisans de cette opinion, que le blocus est un vestige de l'ancienne idée qui excluait toutes relations entre neutres et belligérants ; aujourd'hui on n'admet plus cette interdiction de commerce avec l'ennemi que dans certains cas. Voir dans le blocus un dérivé et un diminutif de l'idée dont il s'agit, nous paraît une pure hypothèse, et une hypothèse inexacte : en effet, tandis que l'idée du blocus a été universellement acceptée, au moins à partir du XVIIe siècle, l'idée de l'interdiction de tout commerce entre neutres et belligérants n'a jamais à aucune époque prévalu dans la science, ni même dans la politique : c'est une prétention qui n'a été soulevée que de temps à autre, au milieu de circonstances exceptionnelles ; de plus, cette prétention a survécu à la constitution de la théorie du blocus.

contestée : mais il en est peu qui aient été aussi souvent méconnues. Aussi, publicistes et traités se sont-ils préoccupés de donner à cette vérité une formule assez précise pour qu'il fût impossible de l'éluder.

Malgré les édits des États-Généraux des Provinces-Unies de 1584, 1586 et 1630, qui paraissent avoir inventé les blocus *fictifs* (1), les grands traités du XVIIe siècle n'ont pas prescrit d'une façon explicite et solennelle la réalité du blocus : Hautefeuille ne relève que trois traités « qui la prescrivent implicitement. (2) »

Parmi les traités du XVIIIe siècle, il en est qui, en présence de l'abus que fait du droit de blocus la Grande-Bretagne, forte de sa suprématie maritime déjà établie, vont jusqu'à fixer le nombre des vaisseaux dont la présence est nécessaire pour constituer un blocus valable. Les traités constitutifs des neutralités armées de 1780 et de 1800 savent rester plus raisonnables, tout en étant aussi clairs et aussi catégoriques que possible. La formule des traités de 1780, consacrée par l'adhésion unanime de toutes les puissances, la Grande-Bretagne seule exceptée, est particulièrement heureuse et particulièrement célèbre : « Pour déterminer ce qui caractérise un port bloqué, on n'accorde cette dénomination qu'à celui où il y a, par la disposition de la puissance qui l'attaque avec des vaisseaux arrêtés et suffisamment proches, un danger évident d'entrer (3). »

Après les guerres du commencement du XIXe siècle, tous les traités, sauf ceux qui émanent de la Grande-Bretagne, conclus par les puissances européennes ou par les États d'Amérique, consacrent, en le précisant de plus en plus, le principe que le blocus doit être effectif pour être valable (4).

(1) V. notre 1re Partie (n° 28), Cf. Gessner, *op. cit.*, p. 174-77.

(2) Hautefeuille, *op. cit.*, II, p. 168.

(3) Martens, R. 2, III, p. 192 ; p. 202.—L'art. III, 3°, des conventions de 1800 porte : « Pour déterminer ce qui caractérise un port bloqué, on n'accorde cette dénomination qu'à celui où il y a, par la disposition de la puissance qui l'attaque avec des vaisseaux stationnés et suffisamment proches, un danger évident d'entrer, *et tout bâtiment naviguant vers un port bloqué ne pourra être réputé d'avoir contrevenu à la présente convention que lorsqu'après avoir été averti par le commandant du blocus, de l'état du port, il tâchera d'y entrer en employant la force ou la ruse.* Martens, R. 2, VII, p. 172 ; p. 184 ; p. 192.

(4) Hautefeuille, *op. cit.*, II, p. 187-88.

On sait que l'art. 4 de la Déclaration du 16 avril 1856 est ainsi conçu: « Les blocus, pour être obligatoires, doivent être effectifs, c'est-à-dire maintenus par une force suffisante pour interdire réellement l'accès du littoral de l'ennemi. » Comme on l'a bien des fois remarqué, cette définition du blocus effectif est moins précise que celle des deux neutralités armées: mais la formule de la Déclaration de 1856 et celle des traités de 1780 et de 1800 ne comportent pas une interprétation différente.

678. — Les publicistes ont, à l'envi, insisté sur le caractère effectif du blocus. Les publicistes anglais eux-mêmes, par exemple Wildman et Sir R. Phillimore, déclarent qu'il n'y a point de blocus sans investissement complet par des vaisseaux stationnés : mais c'est au commandant de l'escadre de blocus qu'il appartient de résoudre la question de savoir si le blocus est effectif : le tribunal de prises décidera surtout d'après le témoignage de cet officier; d'ailleurs, le blocus *par croisière*, — nous verrons plus loin ce qu'il faut entendre par cette expression, — est effectif aux yeux de Sir R. Phillimore.

Les auteurs qui font dériver de l'occupation le droit de blocus exigent naturellement qu'il y ait investissement complet, pour qu'il y ait blocus. « Le blocus existe par la conquête, dit Hautefeuille, et dure tant que la conquête est conservée par une occupation réelle. Le blocus doit donc être effectif et maintenu par des forces suffisantes, pour qu'il soit impossible de pénétrer dans le lieu bloqué, sans s'exposer au feu de l'artillerie du conquérant (1). »

Ceux pour lesquels le blocus est un fait de guerre qui se justifie de lui-même ne sont pas moins positifs et moins explicites sur le caractère effectif du blocus. « La définition de la première neutralité, dit M. Gessner, nous paraît exemplaire ; nous voudrions qu'à la première révision du droit de blocus, on la prît pour base ; on ferait disparaître de la sorte une grande partie des incertitudes dont le droit des neutres a eu jusqu'ici tellement à souffrir (2). »

Dans la troisième des résolutions votées à Zurich, l'Insti-

(1) Hautefeuille, *op. cit.*, II, p. 189.
(2) Gessner, *op. cit.*, p. 196.

tut de droit international définit ainsi le blocus effectif : « Un blocus est effectif, lorqu'il a pour résultat d'empêcher l'accès du port bloqué au moyen d'un nombre suffisant de vaisseaux de guerre stationnés ou ne s'écartant que momentanément de leur station. »

Nous craindrions, pour notre part, que ce dernier membre de phrase ne laissât la porte ouverte aux blocus *par croisière*, qui, comme chacun sait, ne sont pas encore bannis irrévocablement de la pratique internationale. L'Institut n'entend certainement pas les approuver, puisque la troisième résolution se termine ainsi : « Il y a rupture de blocus, lorsqu'un navire marchand, informé de l'existence du blocus, a tenté, par force ou par ruse, de pénétrer à travers *la ligne du blocus.* » Mais, en admettant que les vaisseaux de guerre peuvent s'écarter momentanément de leur station, ne semble-t-on pas ne pas condamner catégoriquement des prétentions que caressent peut-être encore certaines puissances et qu'elles afficheront peut-être de nouveau à la première occasion ? Aussi, en ce qui nous concerne, nous en tiendrons-nous à la formule que nous avons donnée : le blocus doit être effectif, c'est-à-dire constitué par des forces navales permanentes, de telle sorte qu'il y ait investissement complet et danger évident de franchir, dans un sens ou dans l'autre, la ligne formée par ces forces navales.

679. — Le blocus, disons-nous, doit être constitué par des forces navales.

Plusieurs traités ont reconnu une autre manière de bloquer un port : elle consiste à établir sur la côte une ou plusieurs batteries dominant l'entrée du port, de manière qu'aucun bâtiment ne puisse pénétrer dans ce port ou en sortir sans exposer au feu des batteries. Hautefeuille pense que ce mode de blocus doit être considéré comme légitime : une ou plusieurs batteries ainsi disposées rendent la nation qui attaque, réellement maîtresse de la mer territoriale de son ennemi ; cette nation a donc le droit absolu de dicter des lois dans l'espace conquis par ses armes (1).

Telle n'a pas été la manière de voir qui a prévalu au sein de l'Institut de droit international à la session de Zurich,

(1) Hautefeuille, *op. cit.*, II, p. 189-90.

en 1877 : divers avis furent émis tendant à assimiler au blocus par navires, le cas où c'est par des batteries côtières ou par d'autres moyens, tels que torpilles, etc..., qu'un port est rendu inaccessible ; mais l'Institut tomba d'accord que le blocus est une situation exceptionnelle, qui doit être interprétée strictement (1). Il nous paraît préférable d'adopter ce point de vue : le blocus a toujours été conçu comme une opération de la guerre maritime ; ce sont des forces navales qui doivent le constituer : l'interprétation stricte est ici de rigueur.

680. — Ces forces navales doivent être disposées de telle sorte qu'elles forment un investissement complet et déterminent une ligne qu'il y ait danger de franchir dans un sens ou dans l'autre.

Il serait excessif d'exiger que la ligne de blocus fût absoment infranchissable : ce serait frapper de réprobation les blocus les plus stricts et supprimer ce moyen de guerre. « Un navire à grande vitesse, dit M. Aube, peut toujours forcer une ligne de blocus (2). » « Des bâtiments à vapeur rapides, dit l'auteur d'un *Projet de tactique navale pour les béliers à vapeur*, peuvent toujours, en profitant de la nuit et du mauvais temps, forcer le blocus le plus effectif (3). »

On se rappelle que pendant la guerre de la Sécession les Anglais se livrèrent avec grand plaisir, parfois avec grand profit et jamais sans aucune perte, les risques étant surabondamment couverts par les compagnies d'assurances, à un genre de spéculation consistant à équiper des vaisseaux qui entreprenaient de faire parvenir leur cargaison jusqu'aux ports bloqués du Sud (4). L'entreprise était montée sur une grande échelle et très-bien organisée pour réussir. La traversée n'était pas directe : on se servait comme entrepôt de Nassau, dans l'île anglaise de New-Providence, à proximité

(1) V. *sup.*, n° 509. — Si l'on fait dériver de l'occupation le droit de blocus, on sera presque nécessairement porté à adopter le point de vue opposé, ce que ne manque pas de faire Hautefeuille : c'est là peut-être un des rares intérêts que présente la controverse qui existe sur le fondement rationnel du droit de blocus.

(2) Aube, *Un nouv. droit marit. int.*, p. 23.

(3) *Rev. Marit. et Colon.*, avril 1873, tom. XXXVII, p. 35.

(4) Mountague Bernard, *op. cit.*, ch. XII ; Cf. Rolin-Jaequemyns, R. D. I., 1871, p. 127-29.

de la côte de la Floride et à trois jours de mer de Charleston ; ce petit port, auparavant désert, devint bientôt le centre d'une activité commerciale très-intense qu'alimentait le zèle des agents confédérés. Un assez grand nombre de ces vaisseaux destinés ainsi à *courir le blocus* et appelés « *blockade runners* », construits *ad hoc*, très-bas, peints en gris pour ne pas frapper l'œil, purent passer sans difficulté. Sans doute, le blocus des ports du Sud ne fut effectif que de temps en temps, selon l'expression de M. Mountague Bernard (1) ; mais on conviendra qu'avec des dispositions aussi habilement prises, le blocus le plus effectif eût pu laisser impunément passer quelques « *blockade runners.* » Aussi suffit-il que l'escadre bloquante forme un arc de cercle qu'on ne puisse franchir sans un danger évident, pour entrer ou pour sortir : il suffit, mais il faut, que les vaisseaux de guerre soient assez rapprochés les uns des autres pour croiser leurs feux, et qu'aux deux extrémités de l'arc de cercle qu'ils décrivent, leur artillerie puisse atteindre tout navire qui tenterait de se glisser le long de la côte.

681. — Enfin ces forces navales doivent être permanentes : sans cela, il n'y aurait pas de *ligne de blocus* ; mais il convient d'insister sur cette permanence des forces navales, pour écarter le blocus *par croisière*. A la place de cette expression : forces navales permanentes, les traités de neutralité armée et la plupart des auteurs parlent de vaisseaux stationnés ou arrêtés. Cette dernière expression, vaisseaux arrêtés ou stationnés, prise à la lettre, exigerait trop, car on ne saurait refuser aux vaisseaux qui composent l'escadre bloquante le droit de courir de petites bordées, sans gagner le large et s'éloigner démesurément de la côte : en parlant de forces navales *permanentes*, nous entendons exclure les croiseurs et interdire les croisières aux vaisseaux chargés du blocus.

Croiser, c'est le fait de parcourir des parages plus ou moins étendus pour enlever les bâtiments ennemis et surveiller les neutres, dit-on aujourd'hui : une fois le principe de l'inviolabilité reconnu, la croisière aura pour but de surveiller neutres et ennemis, mais le caractère de ce fait n'en

(1) M. Bernard, *op. cit.*, p. 245-46.

sera pas modifié : la croisière est et restera, comme le dit Hautefeuille, « un acte de guerre indéterminé », qui peut être exécuté par de petits bâtiments de guerre, qui d'ordinaire n'est confié qu'à eux : le blocus est un acte de guerre déterminé, qui ne peut être accompli que par de gros bâtiments de guerre. Il y a donc incompatibilité absolue entre le blocus et la croisière. Le caractère constitutif du blocus est la permanence des bâtiments; le caractère constitutif de la croisière est leur mobilité : la croisière ne peut remplacer le blocus, et la conception du blocus par croisière est une conception hybride au premier chef et contradictoire dans les termes (1).

682. — Historiquement, le blocus par croisière est une variété du blocus *fictif* : c'est un succédané du blocus *sur le papier* ou blocus *de cabinet* : c'en est, si l'on veut, une édition quelque peu corrigée, comme l'a dit M. Gessner (*eine etwas verœnderte Auflage*). Frapper d'interdit des côtes entières d'un seul trait de plume, sans même appuyer de quelques forces navales ce prétendu blocus, a paru vraiment excessif; mais on a soutenu qu'un blocus est effectif par cela seul qu'à une distance quelconque des côtes soi-disant bloquées croisent quelques bâtiments légers qui arrêtent tous les navires à destination de ces côtes.

Hautefeuille (2) dit que le blocus par croisière fut inventé au commencement de ce siècle, et en fait remonter l'origine au célèbre traité du 5/17 juin 1801 entre la Grande-Bretagne et la Russie, connu sous le nom de convention maritime de Saint-Pétersbourg. Il est vrai que ce traité auquel accédèrent le Danemark (23 octobre 1801) et la Suède (18/30 mars 1802) est le premier — c'est aussi le seul — qui fasse mention, dans son art. III-4° (3), d'un blocus constitué au moyen de vaisseaux qui croisent au loin : c'est du moins l'interprétation que lui donna le gouvernement anglais, car à l'exception de la particule *ou* substituée à la particule *et*, la convention de Saint-Pétersbourg reproduit littéralement la formule des deux neutralités armées (4).

(1) Hautefeuille, *op. cit.*, II, p. 248-51;— Gessner, *op. cit.*, p. 190 ; *Id. Kriegführende und neutrale Machte*, p. 38-40.

(2) Hautefeuille, *ibid.*, p. 248.

(3) Martens, *R.* 2, VII, p. 262 sqq.

(4) V. La discussion, bien connue, à laquelle donna lieu dans le

Mais l'invention du blocus par croisière remonte plus haut : l'honneur en revient aux juges de prises anglais du XVIIIe siècle ; ils n'ont point méconnu le principe du caractère effectif du blocus, mais ils ont admis que ce caractère effectif résulte du fait que des croiseurs tenant la haute mer et s'éloignant plus ou moins des côtes bloquées, sont en état d'arrêter tous les bâtiments qui se dirigent vers ces côtés. C'est ce système ingénieux qu'on a réussi à faire passer par surprise dans la convention de 1801. A l'aide de ce système, comme une croisière, essentiellement mobile, peut compredre un espace illimité, on a prétendu que des côtes d'une immense étendue étaient effectivement bloquées, parce que quelques croiseurs étaient établis de loin en loin pour saisir à n'importe quelle distance les navires soupçonnés d'avoir l'intention de s'en approcher.

683. — De 1815 à 1854, toutes les puissances semblèrent reconnaître la nécessité du caractère effectif du blocus, strictement entendu. Le Brésil, le Portugal et l'Espagne essayèrent bien de faire revivre les anciens abus, mais en vain (1). L'Angleterre fut une des premières à protester, contre le Brésil en 1825, contre l'Espagne pendant sa lutte avec ses colonies révoltées, contre le Portugal en 1833. En 1849-50, pendant la guerre de Danemark, elle déclara illégal et non avenu quant aux neutres, tout blocus qui ne serait pas sérieusement effectif. Malgré tout, lors de la guerre de Crimée, la Cour d'Amirauté appliqua à diverses reprises les théories de Sir W. Scott ; mais elle fut arrêtée dans cette voie par la Cour d'appel. L'affaire de la *Francisca* est particulièrement connue. En première instance, il avait été jugé que l'éloignement de l'escadre bloquante du port bloqué n'affecte en rien la légalité du blocus : un blocus est effectif,

Parlement anglais la convention de Saint-Pétersbourg, notamm. dans *Wheaton, Hist.*, 4e éd., II, p. 94-105.

(1) Dans la guerre que fit le Brésil à Buenos-Ayres, en 1825, l'amiral brésilien Lebeau déclara en état de blocus toutes les côtes de La Plata sur une longueur de vingt milles; il n'avait qu'une corvette, deux bricks de guerre et quelques canonnières. La France, l'Angleterre et les États-Unis protestèrent aussitôt : indemnité fut accordée aux marchands neutres saisis. et le Brésil renonça formellement aux blocus par croisière. Les prétentions de l'Espagne à propos des guerres de l'Amérique du Sud, celles du Portugal en 1833, n'eurent pas plus de succès. Katchenovsky, *Prize law*, p. 121, et les documents qu'il cite.

même s'il est constitué par une force navale qui se trouve à cent-vingt milles du port bloqué. La division judiciaire du Conseil privé infirma la décision et rendit ce qu'on pourrait appeler un arrêt de doctrine, dans lequel les principes de la matière étaient très-nettement et très-fermement établis. Le droit de blocus ne dérive pas d'un droit illimité qu'aurait le belligérant de gêner le commerce de son adversaire ; il repose sur cette idée que les neutres ne doivent pas se mettre en travers des opérations de guerre de l'un ou de l'autre des belligérants ; le blocus sera donc effectif au sens sérieux du mot.

Survint la Déclaration de Paris. Il n'est que trop avéré que la Grande-Bretagne n'en considère pas l'art. 4 comme excluant le blocus par croisière : au dire de Lord Palmerston, cette Déclaration n'a rien innové en matière de blocus. On sait à propos de quel incident cette assertion, que répéta le *solicitor general*, fut émise par le noble Lord.

Dans la guerre de la Sécession, le blocus des ports du Sud ne fut effectif que de temps en temps, selon l'expression déjà citée de M. Mountague Bernard : dans les blocus de Charleston et de Galveston, les bâtiments fédéraux se tenaient à douze ou quinze milles des ports bloqués. Le 10 mai 1862, à la Chambre des Communes, M. Lindsay appela l'attention du gouvernement sur l'inefficacité des mesures prises par les États-Unis : Lord Palmerston et le *solicitor general* affirmèrent que « la Déclaration de Paris n'a émis aucun principe nouveau sur la matière (2).» Sans doute, pour les puissances qui, comme la France, n'ont jamais eu recours que par accident à des blocus qui ne fussent pas strictement effectifs, la Déclaration de Paris n'innove en rien : c'est un retour pur et simple aux saines traditions de leur politique, mais c'est précisément pour la Grande-Bretagne que le principe émis par la Déclaration du 16 avril 1856 est nouveau ; et, si en y adhérant l'Angleterre n'a pas entendu renoncer au blocus par croisière, il faut convenir qu'il y a beaucoup moins lieu de se féliciter de cette adhésion.

(1) Katchenovsky, *op. cit.*, p. 153-55 : il cite Spinks, *Rep.*, p. 113-161, pour la décision de première instance ; pour la décision d'appel, p. 285-305.— Cette décision révise aussi la théorie de la rupture de blocus, mais sans aller jusqu'à poser le principe de la notification spéciale.

(2) Notam. Arth. Desjardins, *op. cit.*, I, p. 50.

684. — Les autres puissances ont accepté sans restriction le principe du caractère effectif du blocus, et l'ont observé scrupuleusement dans toutes les guerres postérieures à la Déclaration de Paris. Pourtant, dans la guerre qu'il eut à soutenir contre la Prusse et l'Autriche, le Danemark, malgré la Déclaration de Paris à laquelle il avait accédé, malgré le traité conclu avec la Prusse en 1818, aux termes duquel « un lieu n'est pas tenu pour bloqué, s'il n'est tellement fermé du côté de la mer par deux vaisseaux ou du côté de la terre par une batterie de canons, qu'on ne puisse en tenter l'entrée sans s'exposer au danger évident d'une décharge de canons (1) », malgré son propre règlement du 13 février 1864, dont le § 1 porte : « Un port ennemi est bloqué, lorsqu'il est cerné par un ou plusieurs vaisseaux de guerre, de manière qu'aucun bâtiment marchand ne puisse entrer dans ce port ou en sortir sans un danger évident d'être saisi », fit, paraît-il, usage du blocus par croisière : à en croire les journaux prussiens, les vaisseaux de guerre danois « se montraient seulement de temps à autre, à une grande distance de la terre, pendant les courses qu'ils faisaient devant les côtes prussiennes (2). » Dans la guerre russo-turque, on a pu reprocher à la Turquie d'en avoir pris un peu trop à son aise avec le principe du blocus effectif (3).

685. — Si l'investissement réel est l'âme du blocus, le blocus cesse avec cet investissement. Le blocus doit être effectif non-seulement au début, mais toute sa durée : dès que l'escadre de blocus est dispersée, il n'y a plus de blocus. Peu importe la cause de la dispersion de cette escadre : que l'ennemi l'ait chassée, que les vents, l'état de la mer, le besoin de vivres, ou toute autre cause accidentelle, aient forcé les vaisseaux à s'éloigner, même momentanément, le

(1) Gessner, *op. cit.*, p. 195, art. 18 du traité.

(2) *Id.*, *ibid.*, p. 184-85. — Nous n'avons point à rechercher ici si les puissants ennemis du Danemark n'ont pas commis dans cette guerre des violations bien autrement graves du droit international ou de la morale internationale : cela ne saurait d'ailleurs justifier le Danemark d'avoir recouru à une pratique qu'il avait jusque-là constamment répudiée.

(3) V. ce que dit M. Holland au sujet du blocus des ports de la mer Noire, R. D. I., 1878, p. 180.

blocus a pris fin ; un nouveau blocus pourra être constitué — une nouvelle notification sera dès lors nécessaire, — mais les vaisseaux auront beau regagner leur position, ce n'est plus le même blocus qui continue.

C'est une vérité reconnue par la grande majorité des publicistes ; mais la pratique anglaise et avec elle quelques auteurs, distinguent suivant la cause qui a amené la retraite de l'escadre de blocus. L'escadre a-t-elle été dispersée par des forces supérieures ennemies ? Le blocus est bien et dûment levé, si l'on fait abstraction de la présomption de continuation que les juges de prises anglais admettent pour tout blocus notifié dont la levée n'a pas été notifiée officiellement. L'escadre s'est-elle éloignée momentanément par suite d'un accident naturel, tel qu'un coup de vent, le manque d'approvisionnements, la nécessité de donner quelque repos aux équipages fatigués ? Le blocus n'en subsiste pas moins.

Bien que cette distinction soit admise par quelques publicistes, elle est contraire à la règle qui exige la réalité du blocus ; elle n'est même pas spécieuse, lorsque c'est le manque de vivres ou le besoin de réparations qui amènent la retraite momentanée de l'escadre belligérante : est-il admissible que le blocus soit réputé continuer lorsque les vaisseaux destinés à former l'investissement sont en train de se ravitailler ou de se radouber dans les ports nationaux (1)?

686. — Le blocus doit être déclaré ou notifié.

On distingue trois sortes de notifications : celle que le commandant des forces bloquantes doit faire aux autorités des lieux soumis au blocus en même temps qu'au consul de l'une des puissances neutres, la notification diplomatique aux puissances neutres ou notification générale ; et la noti-

(1) L'art. 11 des Instructions complémentaires françaises de 1870 se prononçait en ce sens de la manière la plus nette la plus formelle : « Le blocus n'existant qu'à la condition d'être effectif, si les forces navales françaises étaient forcées, *par une circonstance quelconque*, de s'éloigner du point bloqué, les navires neutres recouvreraient le droit de se rendre sur ce point. Dans ce cas, aucun croiseur français ne serait fondé à les entraver, sous prétexte de l'existence antérieure du blocus, s'il a, d'ailleurs, la connaissance certaine de la cessation ou de l'interruption de ce blocus. Tout blocus levé ou interrompu doit être rétabli et notifié de nouveau dans les formes prescrites. » Barboux, *op. cit.*, p. 152.

fication spéciale, sorte de signification à personne faite par le commandant de l'un des vaisseaux de l'escadre bloquante à tout navire qui se présente pour franchir la ligne de blocus.

La première notification a pour but de faire connaître aux autorités des points bloqués le commencement exact et l'étendue du blocus : on admet généralement qu'elle doit avoir lieu à peine de nullité des captures faites à la sortie des lieux soumis au blocus. Au sujet de cette notification, l'art. 7 des Instructions françaises du 25 juillet 1870 s'exprime ainsi : « L'établissement de tout blocus devra faire l'objet d'une notification formelle aux autorités des points bloqués. Cette notification, dont vous trouverez ci-joint le modèle, sera envoyée à ces autorités en même temps qu'au consul de l'une des puissances neutres au moyen d'un parlementaire. Il conviendra de remplir la même formalité, si le blocus vient à être étendu à quelques nouveaux points de la côte. Les limites du blocus seront expressément désignées par leur latitude et leur longitude (1). »

La notification spéciale ne concerne que la théorie de la rupture ou de la violation de blocus, comme le remarque très-justement M. Gessner (2) : il convient donc de la laisser, quant à présent, absolument de côté.

La notification générale est une des conditions de l'existence juridique du blocus : c'est d'elle qu'il faut s'occuper ici.

687. — En la forme, la notification générale ou diplomatique a lieu ainsi : l'investissement accompli, l'officier qui commande l'escadre de blocus en informe le plus rapidement possible son gouvernement, qui notifie le blocus par la voie diplomatique aux puissances neutres. La théorie du blocus devenue commune aux belligérants et aux neutres, le gouvernement dont les forces navales opèrent le blocus, devra le notifier à l'État ennemi : cette notification se fera dans la forme usitée pour les communications entre États belligérants (3).

(1) Barboux, *op. cit.*, p. 138-39.

(2) Gessner, *op. cit.*, p. 198.

(3) Le blocus est aussi annoncé officiellement aux sujets mêmes de la puissance bloquante, d'ordinaire par voie d'insertion dans le *Journal Officiel* du gouvernement. Gessner, *op. cit.*, p. 198.

Au fond, la notification diplomatique a pour but d'avertir les négociants neutres — et les négociants ennemis, ajouterons-nous, étant donné le principe de l'inviolabilité — des risques qu'ils courent en faisant des expéditions pour les lieux bloqués : libre aux sujets neutres et aux sujets ennemis de se diriger vers les places sous le coup du blocus, dans l'espoir que le blocus aura cessé à leur arrivée, d'aller vérifier par eux-mêmes la réalité et la permanence du blocus; mais ils auront à tenir compte dans leurs spéculations de la probabilité et même de la quasi-certitude d'un voyage inutile. « Supposons, disent MM. Pistoye et Duverdy, qu'une puissance européenne bloque un port européen et ne notifie pas le blocus d'une manière générale et officielle, les Américains continueront leurs armements pour le port bloqué, et seront exposés ainsi à faire des pertes considérables (1). »

687. — La perturbation que jette dans le monde commercial le blocus d'une place importante est telle que nous n'hésitons pas à faire, avec la grande majorité des publicistes, de la notification diplomatique, une des conditions essentielles du blocus. La notification diplomatique est au blocus ce que la promulgation est à la loi : pas de loi exécutoire sans promulgation ; pas de blocus obligatoire, sans notification diplomatique (2).

Abstraction faite de la théorie anglaise sur le blocus *de facto*, il est des publicistes qui, tout en constatant l'universalité de l'usage de la notification diplomatique, ne voient dans cette notification qu'une formalité dont l'accomplissement est sans doute désirable, mais nullement nécessaire à la validité du blocus. Hautefeuille, notamment, considère la notification diplomatique comme « un acte de courtoisie envers les peuples neutres » : cet éminent publiciste paraît surtout préoccupé de réagir contre la portée que la doctrine anglaise attribue à la notification diplomatique et de sauvegarder le principe de la nécessité de la notification spéciale (3); mais on peut faire de la notification diplomatique

(1) Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, I, p. 372.

(2) En ce sens, notam. Gessner, *op. cit.*, p. 203-204; Ortolan, *op. cit.*, II, p. 335; Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, I, p. 372; Cauchy, *op. cit.*, II, p. 421.

(3) Hautefeuille, *op. cit.*, II, p. 210-20.

une des conditions essentielles du blocus, sans sacrifier la notification spéciale ni sans verser dans aucun des excès commis par les juges de prises de la Grande-Bretagne.

Cependant, une objection assez spécieuse se présente contre notre manière de voir. La notification diplomatique, dira-t-on, est si peu nécessaire à la validité du blocus que le navire auquel le blocus a été notifié d'une façon spéciale et qui passe outre, est de bonne prise, lors même qu'il n'y a pas eu de notification générale.

Il en est ainsi, il est vrai, mais seulement dans certaines circonstances et lorsque la force même des choses semble le commander. On admet que dans les mers très-éloignées le blocus est obligatoire avant d'avoir été notifié par la voie diplomatique, en ce sens que les navires qui, prévenus par l'escadre bloquante, auront violé ce blocus, seront passibles de confiscation. Mais cette concession, faite aux belligérants pour ne pas rendre illusoire l'exercice du droit de blocus, dans les cas où la notification diplomatique ne peut avoir lieu que longtemps après l'investissement réel, n'est point la négation de l'idée qui fait de cette notification une condition essentielle du blocus. Dans les blocus en question, qu'on appelle blocus *de fait* ou blocus *par anticipation*, on présume la notification avant qu'elle ait eu réellement lieu. « Cela nous semble être, dit très-bien M. Gessner, la seule manière juridiquement correcte de comprendre le blocus *de fait*. La notification d'un blocus ayant dans la pratique toujours lieu, comme le reconnaît Hautefeuille lui-même, la grande majorité des publicistes, qui considère la notification comme une condition essentielle d'un blocus, a inconstestablement raison, à notre sens du moins. S'il arrive quelquefois qu'un blocus de fait doive être respecté provisoirement avant que la notification ait pu avoir lieu, il faut assurément aller chercher le motif d'une pareille exigence dans l'intérêt des belligérants, dans l'inconvénient qu'il y aurait pour ceux-ci à ce qu'un blocus par eux effectué restât des mois entiers sans être respecté par les neutres. Mais la seule manière de construire juridiquement un pareil cas consiste à présumer l'existence de la notification, du moment où les avis constatant l'existence du blocus, ont été envoyés par l'officier commandant le blocus à son gouver-

nement (1). » Il est du devoir de cet officier, aussitôt l'investissement opéré, de faire toutes les diligences nécessaires pour que le blocus puisse être notifié par la voie diplomatique : s'il ne le fait pas, et si en fin de compte cette notification n'a pas lieu, le blocus tenu provisoirement pour notifié réellement, perdra toute sa vigueur, en dépit de son caractère effectif.

688. — Dans ces dernières années, on a assez fréquemment notifié le blocus bien avant l'investissement réel. Si c'est pour donner efficacité au blocus avant qu'il soit effectif, cette pratique qui paraît en voie de formation ne peut être que dangereuse et répréhensible ; aussi s'est-on plaint, que dans la guerre russo-turque, le blocus des ports de la mer Noire eût été déclaré avant d'être effectif (2). Si ce soin n'a d'autre but que de faire du blocus un *negotium perfectum* à tous les points de vue à l'instant même où l'investissement sera opéré, on ne peut que l'approuver au point de vue des principes, mais en cette matière les abus sont si faciles et tant à redouter qu'il ne semble point désirable de voir cette pratique se généraliser et s'affermir. Un avis officieux suffira ; quant à la notification diplomatique, elle aura lieu lorsque le gouvernement de la puissance bloquante aura été avisé par le commandant du blocus que l'investissement est un fait accompli ; pour les mers très-éloignées, on reconnaîtra l'efficacité provisoire du blocus *de fait*, en présumant que la notification officielle est, elle aussi, un fait accompli, à partir du moment où l'avis du commandant du blocus aura été expédié à son gouvernement.

689. — La notification diplomatique est purement déclarative d'un fait, celui de la réalité du blocus : elle ne saurait avoir la vertu de faire présumer que le blocus une fois notifié continue jusqu'à ce que la levée en soit officiellement notifiée à son tour. Sans doute, c'est un devoir pour la puissance bloquante de signifier la levée du blocus ; mais en négligeant d'accomplir ce devoir, acquerrait-elle le droit de se prévaloir d'un blocus qui n'existe plus? La notification

(1) Gessner, *op. cit.*, p. 199, note 2.

(2) V. ce que dit M. Holland dans la *Revue de Droit international*, 1878, p. 180.

antérieure du blocus ne peut faire que le blocus se survive en quelque sorte à lui-même (1).

690. — Le blocus doit être à la fois effectif et notifié. Ces deux conditions doivent concourir. Ainsi, comme nous l'avons annoncé, ni le blocus *de fait*, ni le blocus simplement notifié, ne peuvent être obligatoires pour les particuliers neutres ou ennemis : la liberté du commerce pacifique et inoffensif ne cesse qu'en présence d'un blocus réel et déclaré.

Cette vérité a été méconnue par bien des puissances : aucune ne l'a méconnue aussi souvent et aussi complétement que l'Angleterre, aucune n'a fait un aussi énorme abus du blocus fictif sous tous ses déguisements et avec toutes ses variétés.

691. — Tous les systèmes de blocus fictifs se réduisent en réalité, comme l'a dit Hautefeuille, à un seul, le blocus *sur le papier*, ou *de cabinet*, ou *per notificationem* ; les autres, le blocus par croisière, sur lequel nous n'avons pas à revenir, le blocus *de facto* ou de *notoriété publique*, ne sont que « des variantes du premier, des déguisements inventés pour pallier ce qu'il avait de trop impopulaire (2). »

On sait en quoi consiste le blocus *per notificationem* ou sur le papier, dans toute sa pureté. Tout dépend de la valeur donnée à la notification diplomatique. Le belligérant rend un décret, un « *Order in Council* », par lequel il déclare que tels ports, telles côtes, sont mis en état de blocus : ce blocus est notifié aux puissances neutres en bonne et due forme, et dès lors le blocus existe pour ne cesser qu'au moment où il plaira au belligérant d'en notifier la cessation : tout navire qui met à la voile pour un lieu frappé d'interdit est passible de confiscation, lui et son chargement, en quelque endroit qu'il soit saisi ; le même sort attend le navire qui, ayant quitté un port déclaré bloqué, est rencontré par le belligérant à un moment quelconque de son voyage de retour. Que si les puissances neutres trouvaient ces prétentions par trop excessives, on alléguait pour les justifier, tantôt (en 1756) que les rivages de l'ennemi étaient naturellement bloqués en vertu de leur position géographique

(1) Notam. Gessner, *op. cit.*, p. 208.
(2) Hautefeuille, *op. cit.*, II, p. 234.

par rapport à la Grande-Bretagne, tantôt (en 1807) que la Grande-Bretagne ne pouvait sans ces mesures énergiques assurer le maintien de cette grandeur et de cette puissance que lui avait départies la Providence pour le bonheur du genre humain.

692. — Malgré ces belles raisons, le blocus sur papier était un procédé trop grossier pour que les juges de prises anglais ne cherchassent pas à le colorer par des prétextes spécieux. Outre le blocus par croisière, on inventa le blocus *de facto* ou de *notoriété publique*.

Le grand théoricien de ce blocus est Sir W. Scott. Le blocus *de facto* et le blocus notifié sont deux opérations distinctes, deux sortes de blocus. Le blocus *de facto* est celui qui, formé par des forces navales, n'a pas été notifié diplomatiquement : c'est un blocus, effectif au début, mais qui subsiste aussi longtemps que l'escadre bloquante n'a pas été chassée par l'ennemi. Comment le blocus *de facto* peut-il être obligatoire pour les neutres, et aussi pour les sujets ennemis désormais protégés par le principe de l'inviolabilité? Par la *notoriété du fait* : les nouvelles, dit-on, se répandent d'elles-mêmes ; la notoriété équivaut à la notification : tout navire qui se dirige vers le lieu bloqué est présumé avoir appris au départ ou en route l'existence du blocus, et dès lors, passible de saisie et de confiscation ; cependant cette présomption n'est pas une présomption *juris et de jure* : si l'officier commandant un des vaisseaux de l'escadre bloquante ou un croiseur quelconque pense que le navire qui se dirige sur le lieu bloqué a été dans l'impossibilité d'apprendre l'existence du blocus, il le lui notifiera individuellement ; et la cour d'Amirauté pourra absoudre le navire arrêté pour rupture de blocus, si le capitaine démontre sa bonne foi et son ignorance du blocus. La notoriété, qui remplace la notification, a la vertu de maintenir le blocus *de facto*, qui n'existe plus en fait, tant que l'escadre, présente ou absente, n'a pas été chassée par les forces ennemies. On voit que, dans le blocus *de facto*, par le détour de la notoriété, on en revient en réalité au blocus sur le papier: un fait réel à l'origine et réputé connu, joue le rôle qui est attribué à la notification dans le système plus rudimentaire, mais plus franc, du blocus sur le papier proprement dit.

693. — II. *Effets du blocus.* — L'effet du blocus est d'empêcher toute communication par mer du port bloqué avec le dehors. Tout navire, qui après avoir été touché par une *notification spéciale*, essaie d'entrer dans le port bloqué ou d'en sortir, est coupable de rupture ou de violation du blocus, et, de ce chef, passible de saisie et de confiscation.

En principe, toute communication avec le point bloqué est interdite aux navires neutres et aux navires des deux belligérants. La puissance bloquante ne peut faire exception en faveur de tel ou tel pavillon, pas même en faveur de ses nationaux : cette règle n'a pas toujours été observée par la Grande-Bretagne ; et ce fut là un des griefs que les Américains firent valoir pour justifier la guerre de 1812-1814 avec l'Angleterre, peut-être même une des causes de cette guerre (1).

Mais le principe comporte quelques exceptions.

694. — Quant à l'entrée, on laissera franchir la ligne de blocus aux navires que le manque de vivres, une avarie ou le mauvais temps oblige de chercher dans le port bloqué un refuge momentané ; le belligérant pourra prendre toutes les mesures qu'il croira nécessaires, pour qu'il ne soit pas abusé de cette tolérance dictée par des considérations supérieures d'humanité.

695. — Quant à la sortie, les exceptions proposées et généralement admises sont plus nombreuses.

Les navires qui étaient déjà mouillés dans le port bloqué au moment où le blocus est notifié aux autorités du port, peuvent prendre la mer sur lest ou avec un chargement antérieur à cette notification. Cette première exception est équitable et logique, car le blocus étant surtout dirigé contre le commerce de la place bloquée, il est naturel d'en laisser sortir le navire qui s'y trouve dès avant le blocus, soit sur lest, soit avec un chargement antérieur au blocus : quitter sur lest, ou avec un chargement antérieur au blocus, le port où le blocus vient le surprendre, ne constitue pas de la part du navire ainsi surpris une immixtion dans les hostilités, une entrave à l'exercice du droit de blocus ; aussitôt qu'un port est frappé d'interdit, les transactions du commerce

(1) Johnstone, *Maritime Rights*, p. 18. (V. *sup.*, n° 94).

maritime restent *en l'état* : c'est précisément pour cela que le navire qui était chargé avant la notification du blocus peut reprendre la mer avec son chargement et que tout navire entré dans le port bloqué avant cette notification peut se retirer sur lest.

Il est, en outre, permis aux navires surpris par le blocus dans les eaux du port bloqué de sortir avec leurs cargaisons dans un délai déterminé.

Ainsi, s'agit-il de quitter le port bloqué sur lest ou avec un chargement antérieur au blocus? On le peut en tout temps. S'agit-il de le quitter avec un chargement postérieur au blocus? On ne le peut impunément que dans un délai fixé. C'est du moins de la sorte que nous comprenons les choses, avec la plupart des publicistes, croyons-nous (1).

Il est une autre manière de les comprendre : d'après M. Arth. Desjardins, notamment, les navires mouillés dans le port bloqué au moment où le blocus est notifié aux autorités du port ne pourraient reprendre la mer même sur lest que dans un délai déterminé ; tel est, dit-on, le droit conventionnel (2).

C'est là une erreur, nous permettrons-nous d'affirmer : tous les traités qui ont prévu la question la résolvent dans le sens indiqué par nous ; ils stipulent expressément que tout navire entré dans le port avant le blocus pourra en sortir avec son chargement antérieur au blocus ; quelques-uns même permettent la sortie «*avec la cargaison*», sans rechercher le moment auquel le chargement a été fait (3).

Il est vrai que le règlement danois du 13 février 1864 prescrit, dans son § 2, au commandant de l'escadre de blocus, dès qu'il est arrivé sur les lieux, d'inviter les vaisseaux neutres qui se trouvent dans le port à lui indiquer le délai dans lequel ils veulent quitter ce port ; si le terme fixé est convenable, les vaisseaux pourront jusqu'au délai indiqué quitter le port sans être inquiétés : ce qui semble bien dire que, ce délai expiré, ils ne pourront sortir ni sur lest ni avec un chargement, même antérieur au blocus.

Il est vrai encore que la note diplomatique remise le

(1) Cf. Hautefeuille, *op. cit.*, II, p. 202-06 ; Gessner, *op. cit.*, p. 215-18.
(2) Arth. Desjardins, *op. cit.*, I, p. 52.
(3) Hautefeuille, *op. cit.*, II, p. 203, note 1 et 2.

5 mai 1877 au cabinet de Versailles par l'ambassadeur de Turquie était ainsi conçue : « Un délai de trois jours est accordé à tous les navires marchands qui voudraient se rendre dans l'un des ports du littoral bloqué et un délai de cinq jours à ceux qui voudraient en sortir. Passé ce délai, tout bâtiment qui cherchera à entrer dans les eaux ennemies ou à les quitter sera traité en ennemi (1). »

Mais il est, ce nous semble, inexact de dire que « la France ait suivi la même marche en 1870. » On lit, en effet, dans l'art. 7 des Instructions du 25 juillet 1870 : « La violation d'un blocus résulte aussi bien de la tentative de pénétrer dans le lieu bloqué que de la tentative d'en sortir après la déclaration du blocus, *à moins, dans ce dernier cas, que ce ne soit sur lest ou avec un chargement pris avant le blocus ou dans un délai fixé par le commandant des forces navales*, délai qui devra toujours être suffisant pour protéger la navigation et le commerce de bonne foi. Ce délai devra, d'ailleurs, être mentionné dans la déclaration de blocus. »

Seulement il y aura cette différence entre deux navires qui sortiront du port bloqué, avec des chargements antérieurs au blocus, l'un avant, l'autre après l'expiration de ce délai : le premier ne sera en aucun cas inquiété, tandis que le second devra justifier de l'antériorité de son chargement : s'il ne donne pas, à sa sortie du port, les éclaircissements nécessaires, il pourra être arrêté ; et s'il faut qu'intervienne une sentence d'un tribunal de prises, les frais du procès seront à sa charge (2).

696. — L'usage d'accorder un délai de grâce pendant lequel aucun des navires qui se trouvaient avant l'ouverture du blocus dans le port bloqué ne pourra être inquiété à sa sortie de ce port, même si son chargement est postérieur à la notification du blocus, a été pratiqué par le Danemark en 1848, et depuis par presque toutes les puissances : le délai octroyé a varié entre dix jours et trois semaines ; la Porte, en 1877, l'a réduit à cinq jours.

Ce délai de grâce ne s'applique en général qu'à la sortie. Il y eut à cet égard en 1870 un échange de Notes entre Lord

(1) Arth. Desjardins, *op. cit.*, I, p. 52.
(2) Gessner, *op. cit.* II, p. 218.

Lyons et le prince de la Tour d'Auvergne : Lord Lyons demanda si le délai de dix jours, accordé pour la sortie des ports bloqués de la mer du Nord, ne s'étendait pas à l'entrée ; le prince de la Tour d'Auvergne répondit négativement, en ajoutant qu'il « n'était pas à sa connaissance que jamais pareil privilége eût été accordé nulle part à l'entrée », et que, d'ailleurs, la notification spéciale excluait pour les neutres tout danger imminent (1). En 1877, la Turquie décida que l'accès des ports bloqués serait libre pendant trois jours.

Halleck a proposé de laisser sortir également du port bloqué les navires neutres : 1° quand ils y sont entrés en relâche forcée pour cause de mauvais temps, d'avarie ou de manque de vivres ; 2° quand leur entrée avec une cargaison a été autorisée par une permission spéciale ; 3° quand, ignorant l'état de guerre, ils se sont présentés à l'entrée du port bloqué, qui ne leur a pas été interdite, cette permission implicite n'étant pas d'ailleurs étendue nécessairement à la cargaison, dont les propriétaires peuvent avoir connu l'état de guerre ; 4° quand ils quittent le port dans l'attente fondée d'une guerre entre leur pays et le souverain des lieux bloqués, c'est-à-dire dans la prévision d'une saisie. Enfin, d'après ce publiciste, un navire neutre dont l'entrée dans le port était légitime, peut en sortir avec sa cargaison primitive non vendue, car on ne peut l'accuser d'aider par là le commerce de l'ennemi et de compromettre les résultats du blocus (2).

M. Arth. Desjardins trouve ces diverses solutions équitables en même temps que favorables à la liberté du commerce maritime (3). Nous ne pouvons que souscrire à cette appréciation, en étendant les décisions proposées aux navires ennemis devenus inviolables.

Les articles additionnels à la Convention de Genève, nous le rappelons, supposent que le commandant du blocus pourra autoriser l'entrée ou la sortie dans l'intérêt des soins à donner aux blessés (4).

(1) Note de Lord Lyons au prince de la Tour d'Auvergne, 18 août 1870, Angeberg, *Rec. d'act.*, II, n° 344, p. 397-98 ; Réponse du prince de la Tour d'Auvergne, 19 août, *ibid.*, n° 348, p. 400-01.

(2) Halleck, *Int Law*, ch. XXIII, § 33 et 34.

(3) Arth. Desjardins, *op. cit.*, I, p. 53.

(4) V. *sup.*, n° 203.

Les navires qui ne se trouvent dans aucun de ces cas exceptionnels et qui tentent d'entrer dans le port bloqué ou d'en sortir, commettent une violation du blocus, s'ils ont reçu une notification spéciale. Nous avons ici à présenter très-sommairement la théorie de la rupture de blocus.

697. — Supposons d'abord un navire qui essaie d'entrer dans le port bloqué. De quelque façon que cette tentative se produise — que le navire tente d'entrer dans le port bloqué en présence de l'escadre de blocus, à la faveur de la nuit ou d'un coup de vent, ou que, profitant de son faible tirant d'eau, il se glisse le long de la côte, — il n'y a rupture de blocus que si le navire a été préalablement averti par une notification spéciale. Dans un seul cas, il y aura rupture de blocus indépendamment de cette notification : si le navire franchit la ligne de blocus sans répondre à aucun des signaux qu'on lui adresse, sans obéir à la semonce et en affrontant le feu des batteries des vaisseaux de guerre, il est sujet à saisie pour résistance à la visite, et il serait condamné pour violation de blocus, selon toute vraisemblance. A part ce cas, fort rare assurément, — il ne s'est peut-être présenté qu'une seule fois : c'est dans la guerre de Danemark, en 1863 : il fut reconnu que le capitaine du navire qui s'exposait ainsi à être coulé était dans un état de complète ivresse, — il n'y a rupture de blocus qu'autant que le navire a été touché par la notification spéciale.

Aussitôt qu'un navire se présente du large pour franchir la ligne de blocus, il est *semoncé* par l'un des bâtiments de guerre qui forment le blocus : un officier de ce bâtiment monte à bord du navire, fait connaître au capitaine l'existence du blocus et consigne cette déclaration sur le journal de bord du navire en question (1). Si celui-ci ne se retire pas devant cet avertissement ou ne s'éloigne que pour essayer de nouveau de pénétrer dans le port bloqué, alors, mais alors seulement, il est coupable de rupture de blocus.

698. — Tel est, nous ne craignons pas de l'affirmer, le droit des gens conventionnel. Inscrit de la façon la plus formelle dans les traités de neutralité armée de 1800, le

(1) Traité du 31 août 1828 entre la France et le Brésil, et autres traités ; Cf. Hautefeuille, *op. cit.*, II, p. 216-217.

principe de la nécessité de la notification spéciale a été consacré par un grand nombre de traités récents conclus soit par la France, soit par les États-Unis, surtout avec les États de l'Amérique du Sud (1). Il a été observé plus ou moins strictement par toutes les puissances, l'Angleterre seule exceptée, depuis quelque cinquante ans.

La France a été une des premières puissances à faire de la notification spéciale une règle absolue et invariable, qu'elle a appliquée fidèlement, depuis 1830, dans toutes ses guerres maritimes. Déjà en 1838, dans une lettre en date du 20 octobre, adressée à son collègue le ministre de la marine, à l'occasion du blocus des ports mexicains, le comte Molé, ministre des affaires étrangères de France, distinguait très-nettement la notification spéciale de la notification générale ou diplomatique, et affirmait que l'accomplissement de cette dernière formalité ne dispensait nullement d'accomplir la première. « Les bâtiments qui se dirigent vers un port bloqué, dit l'art. 8 *in fine* des Instructions du 25 juillet 1870, ne sont censés connaître l'état de blocus qu'après que la notification spéciale en a été inscrite sur leurs registres ou papiers de bord par l'un des bâtiments de guerre formant le blocus. Vous ne devrez point négliger de faire remplir cette formalité toutes les fois que vous serez engagés dans une opération de blocus (2). »

Dans la guerre de la Sécession, les États-Unis proclamèrent le principe — la Déclaration du Président Lincoln du 19 avril 1861 était formelle sur ce point (3), — mais ne l'observèrent pas toujours : les tribunaux de prises fédéraux ont constamment jugé qu'un navire pouvait être déclaré de bonne prise sans avoir été au préalable averti, s'il était constaté qu'il connaissait déjà le blocus.

Le Danemark et la Porte-Ottomane, sans repousser expressément le principe de la notification spéciale, en ont singulièrement restreint la portée : le règlement danois du 13 février 1864 et le règlement turc de mai 1877 n'admettent la nécessité de la notification spéciale que dans le cas

(1) Cf. pour l'indication des principaux de ces traités, Hautefeuille, *op. cit.*, II, p. 214, note 1 ; Gessner, *op. cit.*, p. 220-22.
(2) Barboux, *op. cit.*, p. 139.
(3) Gessner, *op. cit.*, p. 222.

où le navire est présumé ignorer le blocus. L'art. 2 du règlement danois du 13 février 1864 est ainsi conçu : « La simple tentative de couper la ligne de blocus n'entraîne pas la saisie du vaisseau, si, en considération du peu de temps qui s'est écoulé depuis la notification ou signification du blocus, on est équitablement fondé à admettre que le navire, au moment de la tentative, n'avait pas connaissance du blocus. Dans ce cas toutefois, le commandant du blocus donnera au navire neutre en question, connaissance de l'état des choses ; après avoir consigné sur les papiers du navire, en particulier sur les documents qui servent à constater la nationalité et sur le journal de l'équipage, la mention que la formalité a été accomplie, il doit renvoyer le vaisseau et lui faire prendre une autre route (1). »

La Grande-Bretagne n'a jamais admis ni pratiqué le principe de la notification spéciale. Suivant la théorie anglaise, tout blocus notifié par la voie diplomatique est invinciblement présumé connu de tous : la notification diplomatique élève une présomption *juris et de jure* que tous les neutres ont connaissance du blocus ; et comme tout blocus notifié est présumé continuer jusqu'à ce que la levée en soit diplomatiquement notifiée, il est inutile de faire aux vaisseaux neutres une notification spéciale du blocus : le seul fait de se diriger vers un port bloqué ou prétendu tel, constitue une rupture de blocus. La notification spéciale ne trouve place que dans le cas où il s'agit d'un vaisseau venant, non du pays dont il porte le pavillon, mais d'une contrée trop éloignée pour qu'il ait pu avoir connaissance de la notification générale ; en dehors de ce cas, il ne saurait être question de notification spéciale que pour le blocus *de facto*.

On sait comment s'exprime à cet égard Sir W. Scott, l'oracle encore écouté de l'Amirauté britannique : « L'effet d'une notification diplomatique à un gouvernement étranger est d'avertir tous les citoyens de ce gouvernement. Il serait ridicule que ces citoyens fussent admis à alléguer l'ignorance de cette notification ; c'est le devoir des gouvernements d'en donner avis à leurs sujets dont ils doivent pro-

(1) Gessner, *op. cit.*, p. 222-23.

téger les intérêts. Je soutiendrai donc qu'un capitaine neutre ne peut jamais alléguer l'ignorance d'un blocus.... Dans le cas d'un blocus *de facto* seulement il peut en être autrement.... Une autre distinction entre un blocus régulièrement notifié et un blocus simplement *de facto*, c'est que, dans le premier, le fait de mettre à la voile pour le lieu bloqué suffit pour constituer le délit. On doit présumer que la notification sera formellement révoquée et qu'avis public en sera donné : jusqu'à ce que cet avis soit connu, le port doit être considéré comme fermé, et du moment où on a mis à la voile pour cette destination, la violation de blocus est complète, et la propriété engagée dans ce voyage est sujette à confiscation... (1). »

699. — Parmi les publicistes, il en est qui pensent encore que la notification générale et la notification spéciale peuvent se remplacer l'une l'autre : de ce nombre est Heffter.

Les publicistes anglais suivent en général les errements des Cours de prises de leur pays ; cependant M. Bargrave Deane, dans son ouvrage *The law of blockade*, couronné par l'Université d'Oxford, s'écarte résolûment des théories de Sir W. Scott : la notification diplomatique est nécessaire, mais elle ne saurait suffire : la règle anglaise qui exclut la précaution complémentaire de la notification spéciale peut frapper des navires qui sont strictement de bonne foi. La notification diplomatique fait connaître le blocus aux gouvernements neutres, mais leurs sujets peuvent l'ignorer : tout navire doit recevoir un avis individuel et catégorique, avant de pouvoir être saisi (2).

Les publicistes allemands, italiens et français sont pour la plupart favorables à l'idée qui fait de la notification spéciale une formalité essentielle et obligatoire, une condition *sine qua non* de la rupture de blocus.

Les publicistes français ont surtout insisté sur un principe que la France a fait sien en quelque sorte, en l'appliquant une des premières de la façon la plus large et la plus universelle. M. Ortolan, Hautefeuille, MM. Pistoye et Duverdy,

(1) 2 *Rob.*, p. 112, *the Neptunus* ; Cf. Ortolan, *op. cit.*, II, p. 300 ; Hautefeuille, *op. cit.*, II, p. 242, note 3 ; Gessner, *op. cit.*, p. 202-03.

(2) Bargrave Deane, *The law of blockade*, p. 53.

Cauchy, mettent en lumière l'utilité et la nécessité de la notification spéciale à côté de la notification générale.

Alors même qu'il s'agit d'un blocus notifié diplomatiquement, on ne saurait prétendre sérieusement que tous les navires qui se présentent pour entrer dans le port bloqué connaissent le blocus, même s'ils viennent d'un endroit où ils ont pu apprendre l'existence du blocus ; l'ignorance étant possible et le capteur étant à peu près hors d'état de prouver, sans le secours de présomptions plus ou moins arbitraires, que le navire connaissait le blocus au moment où il y a eu tentative de sa part de franchir la ligne d'investissement, il faut, sous peine de rendre le droit de blocus odieux ou illusoire, admettre qu'il ne saurait y avoir de rupture de blocus sans notification spéciale : de la sorte, on coupe court à tous les abus, à toutes les difficultés et à toutes les impossibilités pratiques.

Il y a plus : même si le blocus est connu du navire qui se dirige vers le port bloqué, il n'en résulte pas que ce navire ait une intention hostile. La notification diplomatique a annoncé, il est vrai, l'existence du blocus ; mais ce fait peut cesser à chaque instant : les forces bloquantes peuvent d'un moment à l'autre être dispersées ou détruites par l'ennemi ; le mauvais temps ou une cause accidentelle quelconque peut les obliger à s'éloigner : on conçoit donc que, bien qu'avertis par la notification diplomatique, les sujets neutres ou ennemis se risquent à entreprendre un voyage pour le port bloqué, dans l'espoir d'en trouver l'entrée libre, le blocus ayant pu être levé entre le moment de leur départ et celui de leur arrivée : pour avoir ainsi voulu vérifier eux-mêmes si le blocus tient toujours, seront-ils saisis et confisqués comme ayant violé le blocus ? Ce serait souverainement injuste : le navire qui se présente pour franchir la ligne de blocus a l'intention de pénétrer dans le port bloqué au cas où le blocus serait levé ; on ne saurait lui faire un crime de cette intention, comme le dit M. Ortolan, si trouvant l'entrée de ce port interdite lorsqu'il se présente, il se retire sur l'injonction des forces bloquantes.

700. — Supposons maintenant un navire qui essaie de sortir du port bloqué en dehors des cas exceptés. La notification spéciale sera-t-elle ici nécessaire ?

Les traités, en assez petit nombre, qui ont prévu cette question, la résolvent affirmativement. L'art. 16 du traité du 13 novembre 1836 entre les États-Unis et la Confédération Pérou-bolivienne, notamment, est aussi net que possible sur ce point : « ..... Si quelque navire était entré dans le port avant que le blocus eût eu lieu, qu'il prît un chargement à son bord et qu'il essayât de sortir, il sera exposé à se voir intimer par les forces du blocus l'ordre de rentrer dans le port bloqué et de mettre à terre son chargement ; et si, après avoir reçu une pareille intimation, le navire insiste pour partir avec sa cargaison, il sera sujet aux mêmes conséquences qu'une embarcation qui tenterait d'entrer dans le port bloqué après avoir été avertie par les forces du blocus (1). »

Il est bien certain, dit-on, qu'ici la notification spéciale n'a pas pour but d'apprendre l'existence du blocus au navire qui tente de sortir : ce navire sait que le blocus existe, par la notification qui a été faite aux autorités du port. Il ne saurait prétendre, ajoute-t-on, que le blocus a pu être levé depuis cette notification : la réalité du blocus est un fait qui frappe ses yeux à chaque instant. D'où l'on conclut que la la notification spéciale est inutile (2).

Nous convenons qu'au cas de sortie la notification spéciale sera moins indispensable qu'au cas d'entrée ; mais l'escadre de blocus peut se tenir assez loin des côtes pour qu'on ne puisse savoir au juste si le blocus continue, sans se porter à proximité de la ligne de blocus : aussi nous paraît-il préférable de maintenir ici encore le principe de la notification spéciale.

701. — Ainsi donc, il n'y a rupture de blocus que si, la notification spéciale reçue, il y a tentative de franchir dans un sens ou dans l'autre la ligue de blocus.

Si cette formule est exacte, on voit combien est excessive la prétention anglaise d'après laquelle le fait seul de mettre à la voile pour un port bloqué constitue une viola-

(1) Martens, N. R., XV, p. 133 ; Cf. Hautefeuille, *op. cit.*, II, p. 219, note 1 : cet auteur cite d'autres traités qui statuent dans le même sens.

(2) Hautefeuille, *ibid.*, p. 219-20. C'est en se sens que se prononcent implicitement les Instructions du 25 juillet 1870, en ne parlant de la notification spéciale que pour les bâtiments qui se dirigent vers un port bloqué.

tion de blocus. Les tribunaux de prises anglais et américains déclarent criminel le fait de se diriger vers un port que l'on sait être bloqué, quelle que soit la distance qui sépare le navire de ce port au moment où un croiseur le rencontre. Ainsi, la simple intention est atteinte, et l'intention est supposée irrévocable, par cela seul que le navire a sa proue dirigée vers le port bloqué ; le capitaine pourra être à même de prouver qu'il avait l'ordre de relâcher à un autre port, s'il trouvait bloqué celui sur lequel il se dirigeait en premier lieu : il n'y en a pas moins rupture de blocus. Le bâtiment coupable d'une pareille rupture de blocus, peut être arrêté à la haute mer, partout où il est rencontré. C'est ce que l'on a appelé le *droit de prévention*, une des armes les plus redoutables qui aient été forgées contre la liberté du commerce pacifique : avec un pareil droit, comme l'écrivait Hautefeuille en 1860, au moment de la guerre de Chine, un navire sorti de Hambourg à destination de Canton, port dont le blocus a été notifié, pourrait être saisi dans la Manche et déclaré de bonne prise comme coupable de violation du blocus des rivages chinois (1).

702. — La tentative de franchir la ligne de blocus n'est punissable qu'au moment même où elle s'accomplit. Ainsi, le navire ne peut être saisi que s'il est surpris en flagrant délit, c'est-à-dire à l'instant même où il traverse la ligne de blocus. On admet encore qu'il peut être saisi dans le port bloqué, si les forces bloquantes parviennent à y entrer, soit en s'en emparant, soit en y pénétrant par force ou par ruse, et, en outre, au moment où il se présente pour sortir de ce port dont il a forcé l'accès (2). Il nous semble aller de soi que si l'escadre de blocus n'a pu arrêter un navire qui sort du port bloqué, elle peut détacher un des vaisseaux qui la composent pour poursuivre le navire coupable ; mais cette poursuite à vue sera nécessairement limitée : en tout cas, le navire délinquant ne pourra être saisi que s'il est atteint par le vaisseau de guerre détaché de l'escadre bloquante, avant d'être entré dans un port neutre.

On ne saurait donc admettre rien de pareil à ce qu'on a

(1) Hautefeuille, *op. cit.*, p. 228.

(2) *Id.*, *ibid.*, p. 225-26 ; Bluntschli, *op. cit.*, art. 836 ; Arth. Desjardins, *op. cit.*, I, p. 54.

désigné sous le nom de *droit de suite* : en vertu de ce prétendu droit, tout navire sorti d'un port bloqué est réputé en flagrant délit et peut être saisi par un croiseur belligérant pendant toute la durée de son voyage de retour, même s'il a relâché dans un autre port que celui de sa destination définitive. Ce droit de suite a été surtout pratiqué par l'Angleterre : Sir W. Scott est allé jusqu'à dire dans l'affaire du *Christianberg* : « En droit rigoureux, il ne serait pas contraire à la justice de laisser un tel navire éternellement sous le coup de la capture. » C'est oublier que la rupture de blocus, pas plus que le transport de contrebande, n'est pas un délit proprement dit, un délit pénal, mais un manquement au devoir de non-immixtion dans les hostilités : un tel manquement autorise la saisie par le belligérant, au moment même où il se produit ; toute prétention contraire ne peut s'expliquer que comme un vestige du système des blocus fictifs.

703. — Quelle est la sanction de la rupture de blocus ainsi définie ? Quel sera le sort du navire et de la cargaison saisis de ce chef dans les conditions indiquées ? Dans la pratique, on confisque, en général, le navire et la cargaison sans distinction d'aucune sorte.

Il est des publicistes qui approuvent cette pratique : Hautefeuille pense que la loi qui édicte la confiscation du navire et de la cargaison entière, quels que soient d'ailleurs la nature et le propriétaire des marchandises, « si rigoureuse quelle soit, est juste, parce qu'elle est rendue par le souverain du lieu où elle doit recevoir son exécution (1). »

Mais une pareille rigueur est rejetée par les tribunaux de prises et par les publicistes anglais eux-mêmes. En règle générale, dit Sir R. Phillimore, navire et cargaison sont tous deux confiscables pour rupture de blocus ; mais il faut faire une importante distinction : les propriétaires de la cargaison sont-ils en même temps propriétaires du navire ? Si oui, la confiscation de l'un entraîne celle de l'autre ; si non, la cargaison n'est pas confisquée, à moins que les propriétaires n'eussent appris ou n'eussent dû apprendre l'existence du blocus, ou à moins, ajoute-t-il, fidèle aux décisions des tribunaux de prises anglais — qui, suivant l'expression de M.

(1) Hautefeuille, *op. cit.*, II, p. 224-25.

Gessner « se réservent ici encore une porte de derrière qui leur permet de rendre les vrais principes complétement illusoires », — à moins qu'il ne résulte des circonstances de la cause que le fait du capitaine les oblige personnellement (1). M. Ortolan exprime la même idée avec clarté et concision : « La peine contre la violation d'un blocus est la confiscation du navire; la cargaison est aussi confiscable, excepté dans le cas où celui dont elle est la propriété, n'étant pas le même que celui à qui appartient le navire, peut fournir des preuves qu'il était étranger à la violation du blocus (2). »

704. — Cette manière de voir nous paraît équitable. Le navire sera confisqué, parce que le propriétaire, par l'intermédiaire du capitaine qui est son agent, a fait acte d'immixtion dans les hostilités. Quant à la cargaison, elle suivra le sort du navire, si elle appartient au propriétaire du navire ; mais si elle appartient à un autre que le propriétaire du navire, elle ne sera pas condamnée, sauf le cas où il est établi que son propriétaire savait qu'elle était dirigée sur un port bloqué : s'il a voulu s'associer à la spéculation du propriétaire du navire, il aura sa part dans l'échec, comme il aurait eu sa part des bénéfices : la cargaison sera confisquée. Dans l'état actuel de la procédure suivie devant les tribunaux de prises, ce serait au propriétaire de la cargaison à prouver qu'il est étranger à la violation du blocus (3) ; mais, en vertu de l'adage *unusquisque præsumitur bonus*, c'est au capteur que devrait incomber la tâche de prouver la connivence du propriétaire de la cargaison avec le propriétaire du navire.

Dans des cas exceptionnels, il a été jugé que la marchandise est confiscable, tandis que le navire doit être restitué : c'est ce qui a été jugé dans l'affaire du *Springbok*, sur laquelle nous reviendrons : à moins de circonstances tout à fait invraisemblables, de pareils cas ne se présenteront pas dans

(1) Phillimore, *Comm.*, III, p. 507, § 318 ; Gessner, *op. cit.*, p. 228.

(2) Ortolan, *op. cit.*, II, p. 357 ; Cf. Bluntschli, *op. cit.*, art. 840.

(3) Pourtant Sir R. Phillimore, *Comm.*, III, p. 507, se plaçant au point de vue de la pratique actuelle, s'exprime ainsi : « It should seem, though the point is perhaps not quite clear, that in those cases in which the owners of the ship and cargo are divers persons, the burden of proving the guilt of the cargo lies upon the captor. »

une théorie de la rupture de blocus sainement conçue et équitablement appliquée.

705. — Nous avons constamment supposé le blocus d'un lieu quelconque, d'un point de la côte, d'un port militaire ou commercial ; nous avons ainsi préjugé la question des *blocus commerciaux* : nous devons pourtant examiner sommairement cette question.

Le blocus étant une opération de guerre qui a pour but d'exercer une pression sur l'ennemi, tous les lieux placés sous la souveraineté de l'un des belligérants peuvent être soumis au blocus : telle est du moins l'idée qui semble la plus naturelle. Les mers intérieures, les golfes, les baies, les rades, les ports, les détroits, l'embouchure d'un fleuve, une portion de côte peuvent être bloqués, moyennant un déploiement suffisant des forces navales. « Un peuple dont les forces navales, dit Hautefeuille, seraient assez considérables pour entourer les côtes ennemies d'un cercle de bâtiments de guerre assez rapprochés pour que le feu de leur artillerie se croisât, pourrait, en exécutant réellement cet investissement, soumettre au blocus tous les rivages de son adversaire (1). » Mais le blocus ne peut frapper que les lieux soumis entièrement à la souveraineté de l'un des belligérants : c'est ainsi que l'embouchure d'un fleuve qui arrose plusieurs États indépendants, un détroit donnant accès à une mer qui baigne le territoire de plusieurs nations, ne peuvent être bloqués, si un seul des États arrosés par ce fleuve ou baigné par cette mer est neutre, alors même que l'État belligérant serait souverain du détroit ou des deux rives du fleuve à son embouchure.

Quant au blocus d'un littoral entier, d'une portion de côte, parmi ceux-là mêmes qui n'en contestent pas la légitimité, il en est qui le considèrent comme à peu près impossible. Et dans la crainte de voir se renouveler les abus auxquels il a donné lieu, on préfère, dit-on, le passer sous silence : les neutralités armées, ajoute-t-on, ont eu le tact de ne pas parler absolument que de blocus de ports ; la Déclaration de Paris, en évitant expressément de restreindre le blocus à des ports isolés, « a toléré un principe très-dangereux (2). »

(1) Hautefeuille, *op. cit.*, II, p. 195-96.
(2) Gessner, *op. cit.*, p. 210-12.

Ces scrupules et ces craintes nous paraissent excessifs : du moment qu'il n'est pas question d'éluder l'application du principe qui exige la réalité du blocus, les belligérants peuvent user du blocus aussi largement qu'ils le veulent ; en fait, il sera rare qu'ils enveloppent d'un cercle de bâtiments de guerre une portion quelque peu considérable des côtes ennemies ; mais, pourvu qu'un tel blocus soit strictement effectif, il sera licite et obligatoire envers et contre tous.

706. — Mais on a proposé de limiter le blocus aux places fortes et aux ports militaires, en prétendant que cette mesure de guerre ne pouvait être légitimement appliquée aux ports de commerce, aux embouchures de fleuves, aux côtes, et d'une manière générale aux lieux où il n'y a aucun moyen de défense : nous entrons ici dans le cœur même de la question déjà annoncée des blocus commerciaux.

Déjà le traité du 6 juillet 1667 entre la Suède et le Danemark, avait déclaré, dans son art. 5 (1), qu'on ne tiendrait pour légitimes que les blocus des places fortes, des villes où seraient concentrées des troupes, ou des places maritimes assiégées en même temps par terre ; ces dispositions furent renouvelées dans le traité du 26 novembre 1675 entre les mêmes puissances.

La thèse de l'abolition des blocus commerciaux tomba dans l'oubli, jusqu'à ce que le Décret de Berlin (21 novembre 1806) vînt l'en tirer ; dans le quatrième considérant de ce décret fameux, l'auteur du blocus continental reproche à la Grande-Bretagne d'« étendre aux villes et aux ports de commerce non fortifiés, aux havres et aux embouchures des rivières, le droit du blocus qui, *d'après la raison et l'usage de tous les peuples policés, n'est applicable qu'aux places fortes.* » Malgré cette allégation inexacte, le blocus est resté, comme par le passé, applicable aux ports de commerce aussi bien qu'aux ports militaires, et la tentative faite en 1859 par le Président des États-Unis (2) pour la suppression des blocus commerciaux, n'a pas abouti.

Peu de publicistes ont plaidé en faveur de cette suppres-

(1) Dumont, VII, 1, p. 37 ; Vidari, *op. cit.* p. 285-86.
(2) Vidari, *op. cit.*, p. 287-88.

sion. On n'en peut guère citer que trois : Lucchesi-Palli, Cobden et M. Westlake.

Ce dernier auteur admet et défend la capture, et ne combat que le blocus : il se place donc exclusivement au point de vue des neutres.

Lucchesi-Palli et Cobden, qui tous les deux sont partisans du principe de l'inviolabilité, envisagent les blocus commerciaux au point de vue du commerce pacifique en général, tant des neutres que des ennemis. « Le droit des gens, dit Lucchesi-Palli, permet de soumettre au blocus les places fortes seulement : c'est pour cela qu'il ne devrait pas être applicable aux villes et aux ports de commerce non fortifiés, aux rades et aux embouchures des fleuves non défendues. En droit, personne ne peut déclarer bloqué un lieu où il n'existe pas de fortifications, et où il n'y a pas de forces militaires ni de bâtiments de guerre » (1).

Dans sa lettre du 18 avril 1862 au président de la chambre de commerce de Manchester (2), Cobden soutient que l'exemption de la propriété privée sur mer de la capture et le maintien des blocus commerciaux sont absolument incompatibles : on ne saurait considérer comme inviolable la cargaison qui navigue sur l'Océan, et la capturer si elle approche d'un port ou d'un rayon de trois milles à compter de la terre ferme. La question des blocus commerciaux est plus large que celle de la capture : la capture ne frappe que les négociants et les armateurs des pays en guerre ; un blocus commercial frappe aussi bien les neutres que les ennemis, et ses effets n'atteignent pas seuls les négociants et les armateurs : ils réfléchissent sur toute la population manufacturière, et peuvent compromettre la situation économique d'un pays. On comprend que la question des blocus commerciaux a encore plus d'importance pour l'Angleterre que celle de la capture maritime : un seul blocus commercial peut anéantir le résultat d'une longue prospérité et déchaîner des calamités sans nombre et sans remède (3).

(1) Lucchesi-Palli, *Principes de droit publ. marit.*, trad. A. de Galiani, p. 180.

(2) *Times* du 19 avril 1862 ; le *Moniteur* du 20 avril fait une courte allusion à cette lettre.

(3) M. Vidari, *op. cit.*, p. 284, note 2, donne un long extrait de la lettre de Cobden.

707.— Il faut bien reconnaître que, parmi les raisons invoquées pour l'inviolabilité de la propriété ennemie sur mer, il en est qui peuvent sembler s'appliquer avec une force égale à l'abolition des blocus commerciaux. Le blocus d'un port de commerce n'est-il pas un moyen de guerre dirigé contre la propriété privée, et dès lors inadmissible dans un système de droit international maritime qui a pour fondement le respect de cette propriété?

Cauchy a répondu d'une façon très-heureuse à cette objection qui, au premier abord, peut faire hésiter. « Quelles que soient les similitudes, dit l'éminent publiciste français, entre les résultats d'un blocus et ceux des prises individuelles appartenant au commerce de l'ennemi, une différence essentielle sépare en principe ces deux droits que les belligérants réunissaient jusqu'à présent dans leurs mains. Le droit de capturer sur la pleine mer les navires marchands de l'ennemi, ne se rattache qu'indirectement aux opérations de la guerre : c'est sans doute un moyen détourné d'affaiblir la puissance commerciale de l'État avec lequel la lutte est ouverte : mais ce moyen n'agit qu'à la longue, et comme la marchandise privée peut toujours échapper à la capture en se couvrant d'un pavillon neutre, ce sera en quelque sorte l'effet du hasard qui fera tomber ça et là aux mains des belligérants quelques corps isolés de navires sous pavillon ennemi. Il en est tout autrement du blocus, car, dans l'exercice de ce droit, une opération directe de guerre se trouve nettement engagée. Le droit de prendre possession du territoire de l'ennemi est un des droits les plus naturels du belligérant, et le blocus des côtes ne fait que continuer par mer cette possession que les armées de terre peuvent étendre ou resserrer plus ou moins, suivant qu'il s'agit d'un siége en règle ou d'un simple cordon de troupes enserrant telle ou telle ville ou province de l'ennemi. Toute tentative faite, de propos délibéré, par un navire neutre ou ennemi, pour entrer dans un port bloqué ou pour en sortir, est donc un trouble directement apporté à une opération légitime de guerre, et la capture du navire ou de sa cargaison a, dans ce cas, le caractère d'une mesure pénale : le navire, s'il appartient au peuple belligérant, n'est pas alors confisqué comme pro-

priété privée de l'ennemi, mais comme instrument d'une infraction commise au droit des gens : telle est la raison pour laquelle la capture s'étend même au navire neutre, car le trouble causé par une violation de blocus ne change pas de nature, quelle que soit, d'ailleurs, la nationalité du navire (1). »

Nul ne conteste, ajouterons-nous, la légitimité d'un blocus, quand il se rattache nécessairement à une opération stratégique. Or, qui décidera dans quels cas il en est ainsi ? Le belligérant seul. Disons-le donc, avec M. Ortolan : « On ne peut raisonnablement contrecarrer les opérations militaires d'un État en guerre jusqu'au point de l'empêcher d'attaquer le territoire de son ennemi là où il le juge convenable (2). »

708. — Si le blocus commercial est un moyen de guerre légitime, on ne saurait méconnaître que l'importance en a été singulièrement diminuée par l'extension et la rapidité qu'ont prises les communications terrestres : ce qu'une place bloquée ne peut importer ou exporter directement par mer passera par les pays neutres au moyen des voies ferrées. Désormais, avec le blocus, on pourra isoler une île, mais non une nation continentale.

De plus, le blocus occasionne de très-lourdes dépenses et immobilise, appliqué sur une grande échelle, une portion notable des forces navales dont un belligérant peut disposer : tous frais et inconvénients qui — les puissances maritimes s'en convaincront peut-être un jour — ne sont pas en rapport avec les avantages qu'on en retire.

Enfin, dans bien des cas, le blocus causerait à la puissance même qui se servirait de cette arme, un mal si considérable qu'elle ne songera pas à y recourir.

La puissance qui est la mieux qualifiée pour user du blocus, la Grande-Bretagne, n'aurait pas grand intérêt à appliquer ce moyen de guerre aux ports de commerce dans une lutte avec la France, avec la Russie ou avec les États-Unis, les

(1) Cauchy, *Du respect de la propr. priv.*, p. 83-84 ; Cf. Vidari, *op. cit.*, p. 289-91.

(2) Ortolan, *op. cit.*, II, p. 334 ; Cf. Gessner, *op. cit.*, p. 213 ; Vidari, *op. cit.*, p. 292.

trois seuls États, d'après Cobden, qui pourraient soutenir contre l'Angleterre une guerre maritime sérieuse.

Or, dans une guerre avec la France, dit l'illustre économiste, le blocus des ports commerciaux de cette puissance, dont les importations et les exportations se feraient par Rotterdam, Hambourg, l'Espagne et l'Italie, serait d'un maigre secours pour l'Angleterre.

Dans une guerre avec la Russie, les choses se passeraient comme dans la guerre de Crimée : l'Angleterre serait obligée d'acheter à la Prusse, de seconde main, les denrées russes, et se garderait bien de bloquer les ports de la mer Noire, si, comme en 1854, une mauvaise récolte l'obligeait à aller chercher des grains en Russie.

Dans une guerre avec les États-Unis, l'Angleterre ne pourrait jamais bloquer tous les ports de commerce de ce pays : y réussît-elle, le coton sortirait quand même, quelque rigoureux que fût le blocus ; mais le prix des assurances monterait singulièrement, et l'Angleterre n'aurait rien à y gagner. Mais ce n'est pas seulement le coton que l'Angleterre tire des États-Unis : l'importation des provisions de bouche d'Amérique est plus importante que celle du coton.

La Grande-Bretagne n'aurait donc aucun intérêt à bloquer les ports commerciaux de ses ennemis : elle gagnerait même beaucoup à les tenir ouverts (1).

Ainsi, sans aller jusqu'à dire, comme le fait M. Vidari, que les jours des blocus commerciaux sont comptés, et sans en prophétiser la disparition prochaine, il paraît bien certain que dans l'avenir on n'en fera pas un aussi grand usage que par le passé. Mais autre est, dit fort bien M. Vidari, la question de droit; autre, la question de politique et de convenance commerciale (2). Même appliqué aux ports de commerce, le blocus est légitime : il faut le reconnaître ; mais en même temps, on ne peut s'empêcher de constater que cette *arme des forts*, par un concours de circonstances économiques, est aujourd'hui singulièrement émoussée.

(1) Cobden, *Lettre précitée*. Cf. Vidari, *op. cit.*, p. 294-95.

(2) Vidari, *ibid.*, p. 295-96. Ne traitant du blocus qu'incidemment et à propos du sort de la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi, nous nous croyons autorisé à passer sous silence la question des *blocus pacifiques*. Cf. sur ce point, Hautefeuille, *op. cit.*, II, p. 259-74 ; Vidari, *op. cit.*, p. 281-84 ; Gessner, *op. cit.*, p. 234-41.

708. — Les belligérants ont un moyen de contrôle pour vérifier la nationalité des navires — c'est un principe fondamental, qui survivra à l'abolition de la capture, que tout navire doit avoir une nationalité et être en état d'en justifier, — pour s'assurer qu'ils n'ont pas de contrebande à bord, et pour constater une rupture de blocus : ce moyen, c'est, comme chacun sait, le droit de visite. Les controverses auxquelles a donné lieu l'exercice de ce droit sont un chapitre de l'histoire de la neutralité maritime : nous n'avons donc point à en parler ici, d'autant qu'elles tendent à s'apaiser.

Il suffira de rappeler la cinquième des résolutions votées à Zurich par l'Institut de Droit international. « Le droit de visite peut être exercé par les vaisseaux de guerre des puissances belligérantes sur les vaisseaux marchands, en vue de vérifier leur nationalité, de rechercher les objets susceptibles de saisie, et de constater une rupture de blocus. Le droit de visite peut être exercé depuis le moment où la déclaration de guerre a été notifiée jusqu'à la conclusion de la paix. Il est suspendu pendant une trêve ou un armistice. Il peut s'exercer dans les eaux des belligérants, comme dans la haute mer, mais non sur les vaisseaux de guerre neutres ni sur ceux qui appartiennent ostensiblement à un État neutre. Le commandant du vaisseau qui opère la visite doit se borner à l'examen des papiers de bord. Il n'est autorisé à se livrer à une recherche du navire que si les papiers de bord donnent lieu de soupçonner la fraude ou fournissent la preuve de celle-ci, ou s'il y a des motifs sérieux de présumer la présence à bord d'objets destinés à la guerre (1). »

La *semonce* est le préliminaire de la visite : le navire *semoncé* doit s'arrêter ou ralentir son allure et attendre l'officier du croiseur belligérant, qui doit le visiter.

Si, au lieu de cela, il résiste à la semonce et combat (*résistance active*), il sera saisi et confisqué, au cas où il ne serait pas coulé ; s'il se borne à prendre la fuite (*résistance passive*), il ne sera exposé qu'à être atteint par un boulet du croiseur ; mais, rejoint, il sera relâché, à supposer que ses papiers soient en règle, qu'il n'ait pas à bord de contrebande de guerre à destination de l'ennemi, et qu'il n'ait pas commis de rupture de blocus.

(1) *Ann. de l'Inst.*, 1878, p. 152-53 (V. *sup.* n° 510).

Tels sont les principes, et telle est la disposition équitable de l'art. 57 de l'arrêté du 2 prairial an XI, reproduite de l'ordonnance de 1681. Mais la Grande-Bretagne frappe de confiscation toute résistance opposée à la visite ; l'ordonnance espagnole de 1718 a remplacé ces mots de l'ordonnance française de 1681 « en cas de résistance *et* de combat » par ceux-ci : « en cas de résistance *ou* de combat » ; le Danemark, en 1864, a suivi cet errement. La pratique de ces pays devrait être réformée et amendée dans le sens de la pratique française.

709. — Quoi qu'il en soit, la confiscation du navire, quand elle aura lieu, entraînera-t-elle celle du chargement ? Oui, dans tous les cas, d'après quelques publicistes, parmi lesquels M. Massé. « Quand le navire et la marchandise, dit M. Arth. Desjardins, appartiennent au même armateur ou au même capitaine, cette solution n'est pas contestable. Mais Sir W. Scott, Ortolan et Wheaton en tempèrent la rigueur par une équitable distinction : le navire est-il neutre ? le capitaine viole un devoir, et, par conséquent, expose à la saisie la propriété de son commettant : si le navire est ennemi, le capitaine a le droit et le devoir de s'échapper : pourquoi punir le neutre commettant ? J'ajoute que, dans cette hypothèse, le navire est, d'après la pratique internationale, saisissable en tant que propriété ennemie ; c'est là qu'est le motif déterminant de la confiscation : or, si l'on confisque aussi la marchandise, on heurte un des principes énoncés dans la Déclaration du 16 avril 1856. La doctrine de M. Massé redeviendrait applicable, si les belligérants s'étaient engagés à ne pas capturer les navires ennemis : ceux-ci n'auraient plus de prétexte pour se soustraire à la visite, et devraient, comme les neutres, supporter les conséquences de leur résistance active ou passive. »

(1) Arth. Desjardins, *op. cit.*, I, n° 27, p. 69.

APPENDICE COMMUN A LA CONTREBANDE DE GUERRE ET AU BLOCUS

De la théorie de la continuité du voyage (the doctrine of continuous voyage) appliquée à la contrebande de guerre et au blocus (1)

710. — « La *fiction* de la continuité du voyage, — car c'est ainsi que j'ose l'appeler, — dit Sir Travers Twiss, en tant qu'appliquée à la contrebande de guerre et à la violation des blocus, n'est pas tout à fait une invention nouvelle. C'est une nouvelle greffe, entée sur un vieux tronc, pourri aujourd'hui ; car les circonstances dans lesquelles Lord Stowell a introduit la théorie, comme on l'a nommée, de la « continuité du voyage », sont passées pour ne jamais revenir, pas plus que l'enfance des colonies transatlantiques, de la vie desquelles de tels voyages étaient les accidents. Le tronc primitif sur lequel a été greffée la théorie de Lord Stowell était connu dans le langage des tribunaux de prises anglais sous le nom de « Règle de la guerre de 1756 », règle d'après laquelle était considérée comme incompatible avec la neutralité l'entremise du sujet d'un État neutre, en temps de guerre, dans un commerce entre un État belligérant et ses colonies, lorsque les lois de l'État belligérant défendaient aux neutres de prendre part à ce commerce en temps de paix (2). » Mais si le commerce entre un État belligérant et ses colonies d'outre-mer était tenu pour illicite, le commerce entre ces colonies et un État neutre et entre ce même État neutre et l'État belligérant était incontestablement ouvert aux neutres ; on recourut dès lors à la combinaison suivante : on importait les produits coloniaux dans un port neutre intermédiaire — par exemple, on importait les produits de Cuba à Boston—, et, de là, on les exportait dans la métropole, par exemple de Boston en Espagne, puis on prenait des chargements de retour par l'interposition d'un port neutre. « Ce fut, dit Sir Travers Twiss, pour atteindre cette nouvelle forme d'aventure tentée par les neutres, afin d'ai-

(1) Sir Travers Twiss, *La théorie de la continuité du voyage appliquée à la contrebande de guerre et aux blocus*, Paris, Amyot, 1877 ; J. C. Brancroft Davis, *Les tribunaux de prises des États-Unis*, Lettre à Sir Travers Twiss, Paris, Brière, 1878.

(2) Sir Travers Twiss, *op. cit.*, p. 11-12.

der le commerce d'un ennemi, et pour empêcher l'importation dans les ports de la mère-patrie des produits des colonies d'un ennemi, ou *vice versa*, par une voie de transport licite en apparence, mais mensongère en réalité, que Lord Stowell prit sur lui d'inventer la théorie, comme on l'a nommée, de la continuité du voyage (1). »

Lord Stowell (Sir W. Scott), il importe de le remarquer, ne condamna jamais que si le caractère soi-disant hostile était établi d'une façon décisive par la saisie du chargement dans le cours de son voyage ultérieur vers le port ennemi : l'aventure hostile était déjouée, mais seulement dans son second acte, c'est-à-dire pendant le voyage vers le port neutre intermédiaire ; dans son premier acte, c'est-à-dire pendant le voyage vers le port neutre intermédiaire, elle était tenue pour pleinement inoffensive (2).

711. — Ainsi donc, jusqu'à la guerre de la Sécession, il ne fut point mis en doute que si un port neutre était la destination *bona fide* d'un navire neutre et le terme désigné du voyage dans lequel il était rencontré par un croiseur belligérant, ni le navire, ni son chargement neutre ne pouvaient être saisis et condamnés comme de bonne prise, sous prétexte de la destination éventuelle du chargement après qu'il aurait été débarqué au port où devait se terminer le voyage actuel.

Voici, d'après Sir Travers Twiss, les règles générales que trace le *Manuel du Droit concernant les prises maritimes*, publié par l'Amirauté anglaise en 1866, au sujet de la matière délicate entre toutes de la destination hostile.

a). La destination du navire doit être considérée comme neutre, si le port où il va et tous les ports intermédiaires où il doit relâcher dans le cours de son voyage sont neutres.

b). La destination d'un navire doit être considérée comme hostile, si le port où il va ou tout autre point intermédiaire dans lequel il doit relâcher au cours de son voyage sont hostiles, ou bien si dans le cours du voyage il doit

(1) Sir T. Twiss, *op. cit.*, p. 12-13.

(2) Dans les affaires de la *Maria*, du *William*, de la *Thomyris Edward*, et dans tous les autres cas qu'on pourrait citer, il s'agit de chargements saisis après transbordement et au cours du voyage ultérieur vers le port ennemi. Twiss, *op. cit.*, p. 25, note 1.

rejoindre la flotte de l'ennemi en mer. Il arrive fréquemment que la destination d'un navire est annoncée dans ses papiers comme devant dépendre des éventualités. En pareil cas, la destination doit être présumée hostile, si quelqu'un des ports où une de ces éventualités peut le déterminer à toucher ou à se rendre est hostile ; mais cette destination peut être repoussée en établissant la preuve évidente que son capitaine a définitivement abandonné une destination hostile pour en atteindre une neutre.

c). *La destination du navire est concluante, en ce qui concerne la destination des marchandises à bord.* Si donc la destination du navire est hostile, la destination des marchandises à bord doit aussi être considérée comme hostile, quoiqu'il ressorte des papiers ou d'autres témoignages que les marchandises mêmes n'ont pas pour destination un port hostile, mais qu'elles sont destinées à être transportées au-delà à un port neutre ultérieur. D'autre part, si la destination du navire est neutre, la destination des marchandises à bord doit être considérée comme neutre, quoiqu'il ressorte des papiers ou d'autres témoignages que les marchandises mêmes ont une destination hostile ultérieure, qu'elles doivent atteindre au moyen d'un transbordement, d'un transport par terre ou autrement (1).

712. — D'après la doctrine appliquée à plusieurs reprises par les tribunaux de prises des États-Unis pendant la guerre de la Sécession, les articles de contrebande de guerre que le belligérant peut prouver (à l'aide de preuves aussi élastiques que possible) être destinés à l'usage de l'ennemi, une cargaison quelconque qu'il peut prouver être destinée à un port bloqué, sont de bonne prise, quoique le navire sur lequel on les trouve ne doive les conduire que jusqu'à un port neutre, par cela seul que leur destination finale, à laquelle les fera parvenir un autre navire, est, pour le cas de contrebande de guerre, un port ennemi quelconque, et, pour le cas de blocus, un port bloqué : en d'autres termes, ils ont adapté, en l'aggravant, la théorie de la continuité du voyage à la matière du blocus et à celle de la contrebande de guerre.

(1) Twiss, *op. cit.*, p. 14-15.

713. — On comprend aisément cette application aggravée de la doctrine de la continuité du voyage à la matière de la contrebande de guerre : on la comprend moins aisément au premier abord, dès qu'il s'agit du blocus.

Un des principes les plus incontestés de la matière de la contrebande de guerre, c'est que, comme l'a dit Sir W. Scott, « les articles de contrebande doivent être pris en flagrant délit, *in delicto*, dans le cours réel, actif du voyage vers le port ennemi. » Par cela seul que le navire ayant à bord de la contrebande de guerre quitte le port pour une destination hostile, le délit est consommé, et dès son départ le navire pourra être saisi ; mais en revanche, il ne saurait l'être, admet Wheaton aussi bien que Sir W. Scott, s'il n'est pas dans le *cours actif* d'un voyage vers un port ennemi. Le cas de fraude est réservé : si la destination d'un navire prétendant aller à un port neutre est simulée et que sa destination réelle soit un port ennemi, la théorie de la contrebande de guerre redevient applicable.

Il était facile de faire un pas de plus, et de décider que les articles de contrebande de guerre voyageant d'un port neutre à un autre port neutre, mais devant subir un transbordement pour être transportés de là dans un port ennemi, étaient saisissables au cours du premier voyage : au lieu de se contenter de les saisir après le transbordement et au cours du second voyage, on les déclara saisissables avant ce transbordement et au cours du premier voyage, alléguant qu'en réalité les deux traversées ne faisaient qu'un seul et même voyage indivisible.

C'est ce que décida la Cour suprême de New-York dans l'affaire de la *Bermuda* (1) : « Peu importe, dit la Cour, que la destination pour un port rebelle fût directe ou ultérieure ; la question de la destination ne pouvait être affectée par le transbordement à Nassau, si ce transbordement était résolu, attendu qu'il ne pouvait interrompre la continuité du transport du chargement. L'interposition d'un port neutre entre le départ neutre et la destination belligérante a toujours été

(1) Ce navire, qui était un vapeur de grande vitesse et qui avait deux fois rompu les blocus, fut condamné avec son chargement, pour violation de blocus ainsi que pour transport de contrebande de guerre. Twiss, *op. cit.*, p. 15 ; p. 24.

l'expédient favori des porteurs de contrebande et des coureurs de blocus ; mais il ne leur profite jamais lorsque la destination finale est constatée. Le transport d'un point à un autre ne cesse pas d'être continu, tant que le but n'en est pas changé, quels que soient les relâches et les transbordements qu'il subisse... (1). »

« Le principe de la continuité du voyage, dit encore le premier juge Chase dans l'affaire de la *Bermuda*, est applicable à l'acte de porter de la contrebande de guerre aux belligérants ; et le navire qui, du consentement de son propriétaire, est ainsi employé dans la première période d'un transport continu, est également passible de saisie et de confiscation, aussi bien que le navire qui est employé dans la dernière période, si l'emploi auquel ils ont servi est de nature à les en rendre passibles l'un ou l'autre (2). »

714. — Quant à la violation des blocus, comment la théorie de la continuité du voyage a-t-elle pu lui être appliquée? Il ne saurait venir à l'esprit du tribunal de prises le plus ingénieux, de trouver une affinité quelconque entre la doctrine de la continuité du voyage et les principes de la rupture de blocus, tels que nous les avons exposés. Aussi est-ce « sur l'ancienne législation des blocus, comme le dit Sir Travers Twiss, que les tribunaux de prises des États-Unis ont enté la théorie de la continuité du voyage. »

Il faut se rappeler que, tandis que la plupart des puissances continentales reconnaissent et pratiquent le principe de la nécessité de la notification spéciale, les juges de prises

(1) Twiss, *op. cit.*, p. 23 : il cite 3, *Wallace's Reports*. p. 553; Cf. Bancroft Davis, *op. cit.*, p. 20. — D'après M. B. Davis, *ibid.*, p. 17-18, la décision de la Cour suprême n'est en réalité qu'un jugement de condamnation d'un navire ennemi, chargé de marchandises ennemies, et saisi à la haute mer en temps de guerre. Quant au navire, la Cour écarta la réclamation d'un certain Haigh qui se disait sujet anglais ; et quant à la cargaison, elle jugea que le chargement, ayant été tout entier consigné à des ennemis et se composant en majeure partie de contrebande de guerre, devait suivre le sort du navire. Mais la Cour a ensuite ajouté que, même en admettant que Haigh fût le propriétaire du navire, la *Bermuda* serait passible de condamnation pour transport de marchandises de contrebande destinées à un port belligérant dans des circonstances de fraude et de mauvaise foi qui engageraient la responsabilité de Haigh, si Haigh était ce propriétaire, pour participation à la guerre en violation de neutralité.

(2) Twiss, *op. cit.*, p. 24.

de la Grande-Bretagne et des États-Unis d'Amérique maintiennent dans toute sa rigueur cette règle inventée par les États-Généraux des Provinces-Unies : tout navire qui fait voile réellement pour un port bloqué dans l'intention de rompre le blocus peut être saisi à n'importe quelle distance de ce port et confisqué avec son chargement, du chef de rupture de blocus. Les tribunaux de prises américains sont allés encore plus loin : un *chargement*, ont-ils admis, peut être saisi à bord d'un navire qui se rend dans un port neutre, et condamné pour rupture de blocus, s'il y a des raisons de soupçonner qu'après avoir été déposé dans le port de destination du navire sur lequel il se trouve actuellement, ce chargement sera embarqué à bord de quelque autre navire et transporté à quelque port ennemi qui est sous blocus.

715. — L'affaire désormais célèbre du *Springbok* contient l'exposé le plus clair que l'on puisse désirer, de cette nouvelle prétention, qui a arraché un cri de surprise et d'alarme aux publicistes les plus autorisés de tous les pays d'Europe.

Voici, sommairement indiqués, les principaux faits de la cause. Le *Springbok* était une barque appartenant à des sujets anglais et commandée par le fils de l'un des propriétaires. Le 2 décembre 1862, il partit de Londres, frété par un sujet anglais, à destination de Nassau, dans l'île anglaise de la Nouvelle-Providence, du groupe des Bahamas, avec un chargement mixte, dont une partie très-faible — d'une valeur de 700 Lstr., tandis que la cargaison entière, dans laquelle se trouvaient du thé, du café, des médicaments, etc., était évaluée à 66.000 Lstr., — consistait en articles de contrebande de guerre, tels que salpêtre, sabres de cavalerie, baïonnettes, bottes, couvertures blanches et grises à l'usage des troupes, boutons pour marins et pour soldats. Le capitaine avait ordre, en abordant à Nassau, de faire connaître son arrivée, et de prendre des instructions pour la livraison du chargement. Le 3 février 1863, se trouvant à 25° 35′ latitude N. et 74° 40′ longitude O., et marchant droit vers Nassau, dont il était alors éloigné d'environ 150 milles, le *Springbok* fut capturé par le navire de guerre fédéral *Sonoma*, et envoyé à New-York avec un équipage de prise (1).

(1) Twiss., *op. cit.*, p. 19 ; B. Davis, *op. cit.*, p. 6-7.

Devant la Cour de district, navire et cargaison furent condamnés. Le juge Betts expose dans les termes suivants les motifs de cette condamnation : « Le dit navire, au moment de sa capture en mer, était sciemment chargé en tout ou en partie d'articles de contrebande de guerre, avec intention de livrer ces articles à l'aide et à l'usage de l'ennemi ; la destination réelle du dit navire et du chargement n'était pas Nassau, port neutre, ni l'objet véritable, de faire du trafic et du commerce ; mais cette destination était quelque port légitimement bloqué par les forces des États-Unis ; l'intention du navire était de violer ce blocus ; et, de plus, les papiers du dit navire étaient simulés et faux (1) ».

En appel, la Cour suprême de New-York relaxa le navire et condamna le chargement. Elle relaxa le navire, parce qu'elle avait acquis la certitude qu'il n'allait pas plus loin que Nassau, port neutre ; elle condamna le chargement, parce qu'elle ne doutait pas que ses propriétaires ne l'eussent embarqué dans l'intention de le transborder à Nassau et de l'expédier ensuite à destination de quelque port bloqué. La Cour s'exprime ainsi : « En résumé, nous ne saurions douter que le chargement n'ait été dans le principe, embarqué dans l'intention de violer le blocus ; que les propriétaires du chargement n'aient eu l'intention de le faire transborder à Nassau dans quelque navire plus propre que le *Springbok* à réussir à atteindre sans danger un port bloqué ; que le voyage de Londres au port bloqué, n'ait, en ce qui concerne le chargement, tant au point de vue du droit que dans l'intention des parties, constitué un seul voyage, et que le chargement n'ait été, à partir du moment où il a mis à la voile, passible de condamnation dans le cas de saisie à quelque point que ce soit de ce voyage (2). »

(1) Twiss, *l. c.* — Il est à remarquer que les capteurs furent admis en première instance à produire des preuves fournies dans les affaires de la *Gertrude* et du *Stephen Hart*, et que la Cour suprême tira de ces preuves des conclusions défavorables aux propriétaires du chargement du *Springbok*, sans admettre ceux-ci à fournir un supplément de preuves. Sir Travers Twiss, *op. cit.*, p. 17-21, critique un pareil procédé ; M. Bancroft Davis, *op. cit.*, p. 12-15, le défend, mais par des arguments qui nous paraissent singulièrement faibles.

(2) On le voit : la Cour suprême ne condamne pas le chargement du

Le premier juge avait déjà, dans l'affaire de la *Bermuda*, développé cette idée à l'aide d'une métaphore que Sir Travers Twiss trouve quelque peu fantaisiste : « Des voyages successifs reliés par un plan et un but communs forment une unité composée de plusieurs facteurs. Ce sont les anneaux d'une même chaîne, se ressemblant tous quant à l'espèce les uns aux autres, et chacun faisant partie essentielle du tout continu. »

« Malheureusement pour l'application de la métaphore au cas du chargement du *Springbok*, dit fort bien l'éminent jurisconsulte anglais que nous avons si souvent cité (1), le dernier anneau, essentiel pour former la chaîne, faisait absolument défaut, tandis que dans les cas anglais auxquels cette métaphore est empruntée, la chaîne était effectivement complète. »

Devant la commission mixte, instituée en vertu du traité de Washington, la sentence de la Cour suprême fut purement et simplement confirmée (2).

716. — On peut aisément se faire une idée de la portée pratique de cette unification capricieuse de plusieurs voyages successifs, en tant qu'appliquée au transport du chargement.

M. W. Maxwell Evarts, l'éminent jurisconsulte américain, depuis secrétaire d'État, qui a rédigé le *bref* des ayants droit dans l'affaire du *Springbok*, présenté en 1873 à la commission mixte de Washington, a mis en lumière les conséquences possibles de la nouvelle jurisprudence, au point de vue du commerce des États-Unis, avec leur immense littoral sur l'Atlantique et le Pacifique, et de l'Italie, située

chef de contrebande : « qu'il contienne de la contrebande ou non, dit la Cour, le chargement saurait être condamné, s'il est réellement destiné à Nassau, et non à un port plus éloigné ; mais qu'il renferme de la contrebande ou non, il doit être condamné, s'il est destiné à un port rebelle, car tous les ports rebelles sont sous blocus. » B. Davis, *ibid.*, p. 21.

(1) Twiss, *ibid.* p. 25.

(2) Cette commission, comme on le sait, se composait de trois membres, dont un de chaque pays, la Grande-Bretagne et les États-Unis ; le troisième était l'ambas[illegible] d'Italie à Washington. La décision de la commission a pro[illegible]nement universel : elle fit sensation dans le mon[illegible]lique. Gessner, *Krieg. und neutr. Machte*, p. 98-9[illegible]

à mi-chemin entre le Levant et l'Atlantique. « Tout le commerce de cabotage en étoffes et en grains entre les ports du Nord et ceux du Sud, et en coton entre New-York et la Nouvelle-Orléans, Savannah et Charleston, doit-il être exposé aux croiseurs français ou anglais dans une guerre entre la France et l'Angleterre, ou bien entre l'un de ces pays et le Mexique ou l'Amérique du Sud, parce que ces voyages domestiques entre des ports neutres de notre pays doivent avoir pour *supplément* des voyages ultérieurs sur des navires inconnus vers des ports belligérants inconnus? Ces croiseurs doivent-ils visiter et conduire de l'autre côté de l'Atlantique pour y être jugé, un navire chargé de coton, reconnu pour être expédié de la Nouvelle-Orléans à destination de New-York, parce que des négociants de New-York ne cessent d'expédier des chargements de coton en France et en Angleterre, et qu'il est probable que le chargement intercepté pourrait avoir une destination ultérieure? Est-ce que l'Italie, dans des guerres entre la France et l'Angleterre ou de l'un de ces deux pays ou de tous les deux contre la Russie, à propos de quelque question turque ou orientale, doit voir inquiéter son commerce neutre, parce qu'il est possible que des marchandises qui lui viennent du Levant entreprennent un nouveau voyage par le détroit de Gibraltar, et que celles qui lui viennent par ce détroit reçoivent une nouvelle destination au moyen d'un nouveau voyage vers le Bosphore, la mer Noire, l'entrepôt grec de Syra ou le canal de Suez (1) ? »

717. — Sir Travers Twiss, après avoir indiqué les conséquences qu'aurait, en temps de neutralité, pour le commerce anglais, l'application de la nouvelle théorie de la continuité du voyage, constate que cette théorie n'a été encore appliquée qu'aux chargements qui doivent être transportés par mer. Ce n'est pas logique : en cas de guerre entre la Russie et la Turquie, la destination ultérieure d'un chargement de salpêtre pour un point quelconque de la Russie ou d'un chargement de sucre et de café pour un port bloqué de ce pays ne sera-t-elle pas la cause déterminante qui fera envoyer des chargements de ce genre de Calcutta ou d'Amérique à Brême ou à Hambourg, d'où le chemin de fer les

(1) Twiss, *op. cit.*, p. 26.

transportera en Russie ou même dans le port bloqué, c'est-à-dire la cause même qui les ferait expédier à Londres, où ils seraient transbordés et dirigés sur le même pays ou sur le même port? Cependant un croiseur turc pourra saisir les chargements en question pendant le voyage de Calcutta ou d'Amérique à Londres, et non dans le trajet de Calcutta ou d'Amérique à Brême ou Hambourg. Pourquoi cela ? La nécessité de couper les vivres à l'ennemi ou d'empêcher la contrebande de lui arriver n'est-elle pas aussi grande dans un cas que dans l'autre ? La Cour suprême des États-Unis, en attribuant à la nouvelle théorie un effet *prospectif* — de tendance, de prévision, — à l'égard du transport de la contrebande de guerre et des violations de blocus, s'est avancée sur une pente dangereuse, sur laquelle il sera difficile aux tribunaux de prises d'arrêter leur descente ; car, bien que la Cour suprême ait essayé de poser pour les marchandises de contrebande, eu égard à leur destination ultérieure par terre, une règle différente de celle qu'elle a appliquée aux violations de blocus, le tribunal de prises d'une autre nation, en appliquant la théorie de la continuité du voyage dans son sens *prospectif*, peut ignorer la distinction que la Cour américaine a essayé d'établir, et décider que les chargements peuvent être légitimement saisis pendant le transit d'un port neutre à un autre port neutre, que le *terminus ad quem* (le point où il touche) intermédiaire soit un port du continent où un port d'île, si les marchandises sont finalement destinées à l'usage de l'ennemi.

La théorie de la *continuité prospective* — on peut se servir convenablement, dit Sir Travers Twiss, de cette expression pour distinguer la continuité d'un voyage *in posse*, possible, éventuel, d'un voyage *in esse*, réel, en cours d'exécution, — enlève toute sécurité au commerce neutre : d'après la nouvelle théorie, la destination du navire pour un port neutre ne suffit plus à faire écarter l'application des rigueurs qui pèsent sur le commerce de contrebande : le croiseur belligérant aura, dans tous les cas, le droit de s'assurer de la destination ultérieure du chargement arrivé au terme de son voyage actuel.

Quant au blocus, il résulte de la théorie prospective de la continuité du voyage, que tout port neutre pour lequel

peut être consigné un chargement neutre à bord d'un navire neutre, devient virtuellement un port bloqué, s'il y a des motifs de soupçonner qu'après un ou plusieurs voyages successifs le chargement sera finalement consigné pour un port bloqué réellement.

Sans doute, les États-Unis peuvent bien ne pas avoir l'intention de faire entrer cette théorie dans leur législation générale sur les prises : les circonstances de la rébellion du Sud étaient exceptionnelles, et il faut avoir beaucoup d'indulgence pour la Cour suprême, si ses juges ont parfois dépassé les strictes limites dans lesquelles la pratique des nations a resserré l'application de certains principes.

Mais « il y a chez quelques écrivains une disposition à se figurer que l'application de la vapeur à la navigation sur mer a tellement facilité le transport de la contrebande de guerre et les violations de blocus, que les nécessités des guerres modernes autorisent les belligérants à imposer de plus grandes restrictions que précédemment au commerce des neutres..... Le prétexte de l'accroissement de la nécessité a un charme séduisant pour l'oreille du belligérant ; mais il est du devoir des tribunaux de prises de se tenir en garde contre de tels prétextes : car, si on les poussait à l'extrême, ils anéantiraient le commerce des neutres. »

« Ce sera peine perdue, conclut Sir Travers Twiss en terminant cette vigoureuse et profonde critique de la nouvelle jurisprudence américaine, pour le futur historien du droit des gens, de mentionner, en témoignage des adoucissements apportés dans les guerres maritimes modernes aux procédés à l'égard du commerce de l'Océan, les concessions faites, aux termes de la Déclaration de Paris, à la propriété *ennemie* chargée à bord d'un navire neutre à destination d'un port neutre, si la propriété *neutre* chargée à bord du même navire doit être passible de confiscation suivant le droit général, sur *soupçon* de sa destination ultérieure à des usages ennemis. Si une telle anomalie, un tel conflit de lois ne répugne pas au sens commun, du moins peut-on y appliquer ce vers du satirique romain :

Dat veniam corvis, vexat censura columbas (1). »

(1) Twiss, *op. cit.*, p. 27-35.

718. — Parmi les jurisconsultes d'Europe, il n'en est pas un seul, à notre connaissance, qui ait défendu la décision rendue par la Cour suprême des États-Unis dans l'affaire du *Springbok*. « Si cette manière de voir venait à l'emporter dans la pratique, dit M. Bluntschli, le commerce neutre serait bien plus menacé que par le blocus sur le papier (1). » M. Gessner, qui a examiné la sentence du *Springbok* à diverses reprises, notamment dans son *Droit des neutres sur mer* et plus au long dans sa *Réforme du droit de la guerre maritime*, la déclare monstrueuse : il est inadmissible que la *cargaison* d'un vaisseau neutre pour un port neutre puisse commettre une rupture de blocus. « Les Anglais observent encore, il est vrai, dit-il entre autres choses, le principe, héritage des blocus sur papier, d'après lequel les navires neutres sont capturés et condamnés pour violation de blocus, lorsqu'ils sont en route pour un port bloqué. La théorie de la Cour suprême des États-Unis à propos de l'affaire du *Springbok* est un pas de plus sur cette pente glissante ; elle renferme en outre une menace ouverte contre le droit des gens, et, jointe à la procédure également approuvée par la commission mixte de Washington, elle équivaut au principe que la propriété *neutre* sur mer est aussi bien exposée à la capture que la propriété *ennemie*. » (2) MM. Rolin-Jaequemyns, Lorimer, Westlake (3), se sont prononcés également contre la solution adoptée par la Cour suprême de New-York, ainsi que Heffter, M. Calvo, M. Goudsmit. Les opinions des jurisconsultes de la Couronne d'Angleterre, Sir R. Phillimore, Sir W. Atherton, et Sir Roundell Palmer (aujourd'hui Lord Selborne), recueilllies au nom du gouvernement anglais, et les opinions de Sir George Mellish et de Sir W. Vernon Harcourt, recueillies au nom des propriétaires du chargement du *Springbok*, s'accordent à déclarer qu'il y a eu abus de justice dans la condamnation de ce chargement (4). Nous sommes suffisamment édifié sur le sentiment de Sir Travers Twiss.

719. — En Amérique, outre l'éminent défenseur des pro-

(1) Bluntschli, *Mod. Volk.*, art. 835, note 5.
(2) Gessner, *Droit des neutres sur mer*, p. 233.
(3) R. D. I., 1875, p. 241-251.
(4) Twiss, *op. cit.*, p. 32, note 2.

priétaires du chargement du *Springbok* devant la commission de Washington, M. W. Maxvell Evarts, qui a réfuté très-savamment toutes les subtilités de la Cour suprême, M. W. Beach Lawrence censure vivement « les empiétements commis sur le commerce neutre par l'application injustifiable de la législation concernant les blocus à des navires saisis au moment de leur départ d'un port neutre à destination d'un autre port neutre, quelque éloigné qu'il soit d'un port bloqué, sur le *simple soupçon* que leurs chargements, après avoir été débarqués dans un port neutre *puissent être finalement* destinés à un port bloqué ou mis autrement à la disposition de l'ennemi (1). »

720. — Au sein de cette réprobation universelle, la jurisprudence américaine a trouvé un défenseur en M. Bancroft Davis, ancien sous-secrétaire d'État et ex-ministre des États-Unis à Berlin.

Dans un opuscule publié sous le titre : *Les tribunaux de prises des États-Unis*, M. Bancroft Davis cherche tout d'abord à expliquer en fait la sentence relative au chargement du *Springbok*. « Il était de notoriété publique à cette époque, dit-il, que les ennemis des États-Unis avaient organisé en Angleterre un service pour l'achat d'armes, de vêtements, de médicaments, etc., pour leurs armées en campagne, et que les déboursés de leurs agents étaient couverts par le produit du coton expédié pour le compte des insurgés. Il était également notoire que ce trafic se faisait par la voie de Nassau, où les marchandises apportées d'Angleterre dans de grands navires à vapeur étaient transbordées dans de plus petits bâtiments plus aptes à forcer le blocus (2). »

D'ailleurs, tous ceux qui connaissent les faits sont convaincus aujourd'hui non-seulement que les soi-disant propriétaires du chargement du *Springbok* avaient perdu leur caractère de neutres par suite de leur affiliation active aux ennemis des États-Unis, mais aussi que les vrais propriétaires étaient probablement les insurgés eux-mêmes. « Il est vrai que quelques-unes des preuves qui établissent ces faits ont été produites depuis la décision du *Springbok*, et

(1) Lettre à M. Rolin-Jaequemyns, en date du 30 sept. 1873, Twiss, *ibid.*, p. 33, note 2.

(2) Bancroft Davis, *op. cit.*, p. 7-8.

que par conséquent elles ne sauraient loyalement être prises en considération lorsqu'il s'agit d'apprécier cette décision. Nous pouvons toutefois sans injustice trouver satisfaction dans le fait que, quelle que soit la valeur de la décision en droit abstrait, les parties qui ont été déboutées de leurs demandes n'ont aucun titre à la sympathie (1). »

721. — En droit, l'auteur américain défend la jurisprudence des tribunaux de prises de son pays sur le double terrain de la contrebande de guerre et du blocus.

Quant à la contrebande de guerre, il ne voit pas de raison pour que la doctrine « *sensée* » établie dans l'affaire de la *Bermuda*, « ne s'applique pas à chaque navire, lorsque plusieurs sont employés successivement dans une seule entreprise, telle que le transport d'un chargement de contrebande de guerre à un belligérant. La question de responsabilité doit dépendre de la bonne ou de la mauvaise foi des armateurs du navire. Si une partie du voyage est licite et que les armateurs du navire qui porte le chargement dans cette partie du trajet, en ignorent la destination finale et ne louent pas leur navire en vue de cette destination, le navire ne peut être responsable ; mais si la destination ultérieure est la cause connue qui les a poussés à entreprendre le voyage partiel, et que le navire soit employé à ce premier voyage en vue de celui qui doit le suivre, alors la responsabilité, quelle qu'elle soit, qui s'attache au voyage total, doit peser aussi sur le premier trajet entrepris avec le même chargement en vue de la destination de son transport (2). »

722. — Quant au blocus, Sir Travers Twiss ne conteste pas, remarque « avec plaisir » M. B. Davis, qu'un navire neutre ne puisse être saisi en pleine mer quand il est rencontré se dirigeant sur un port bloqué dans l'intention de forcer le blocus. « L'admission de ce principe est un grand pas fait vers la solution de cette discussion. » Si l'on prétend qu'il résulte de l'art. 4 de la Déclaration de Paris qu'on ne peut saisir à la haute mer un navire faisant voile avec intention de violer un blocus, « je réponds que je doute qu'aucune des puissances maritimes parties au traité pré-

(1) Bancroft, *op. cit.*, p. 11-12.
(2) *Id.*, *ibid.*, p. 20.

cité comprenne avoir pris un engagement de ce genre. Les États-Unis, du moins, n'ont point pris cet engagement. Ils affirment encore leur droit incontestable et conforme à la pratique acceptée des nations — droit qu'ils ont exercé pendant la dernière guerre, — de saisir en haute mer un navire qui fait voile vers un port bloqué avec intention de violer le blocus (1). »

Ce prétendu droit concédé, il est à observer que les vues de la Cour dans l'affaire du *Springbok* « qu'elles soient saines ou non, sensées ou non comme doctrines abstraites, sont néanmoins d'accord avec ce qui était la jurisprudence reconnue du pays à l'époque où elles ont été émises, consacré, dans des décisions antérieures des tribunaux anglais, consacré aussi par la Cour des États-Unis. L'objet que la Cour suprême avait en vue et le but que Lord Stowell, l'inventeur de la doctrine de la continuité du voyage cherchait à atteindre, ne sont-ils pas identiques? L'une, aussi bien que l'autre, essayait de prévenir un trafic « licite en apparence, mais mensonger en réalité. »

Il n'y a pas à distinguer entre une saisie opérée après le départ du port neutre intermédiaire et une saisie antérieure à l'arrivée dans ce port. « C'est simplement une question de preuves. Les deux faits me paraissent rentrer également dans le principe que le voyage à partir du port primitif d'expédition au port de la destination finale, est un seul et même voyage. Dans le cas de saisie après le départ du port intermédiaire, il est plus facile de prouver la destination finale des marchandises que dans le cas de saisie avant l'arrivée dans le port ; mais j'ai déjà dit qu'on ne peut supposer cette destination ; il faut qu'elle soit prouvée par des témoignages à la satisfaction de la Cour. Cette observation fait disparaître la pâle distinction que le mémoire — il s'agit du mémoire de Sir Travers Twiss — cherche à établir (2). »

(1) B. Davis, *op., cit.*, p. 19.—On voit, sans qu'il soit besoin de le relever, combien toutes ces affirmations sont gratuites et même inexactes.

(2) *Id., ibid.*, p. 23-25 : cette distinction que M. B. Davis appelle une pâle distinction, nous serions tenté de la qualifier de flambloyante. — L'auteur dit en terminant que le triomphe des vues de Sir Travers Twiss et des jurisconsultes du continent, serait un malheur : les règles établies depuis si longtemps par les deux principales puissances maritimes du monde « ont en elles quelque chose qui s'adresse à ce sens commun

723. — Nous ne pouvons, pour notre part, que nous associer, en dépit de la tentative d'apologie de M. Bancroft Davis, aux critiques et aux protestations qu'a soulevées l'application de la théorie de la continuité du voyage à la contrebande de guerre et au blocus : nous nous associons en particulier aux réflexions aussi profondes que judicieuses qu'a présentées à ce sujet Sir Travers Twiss.

La sentence inouïe du *Springbok* ne saurait se justifier : elle peut s'excuser dans une certaine mesure, par l'état des esprits aux États-Unis au moment où elle fut rendue : « La vérité, a dit un des membres les plus distingués de la Cour suprême, est que le sentiment du pays était profond et fortement prononcé contre l'Angleterre, et les juges pris à part comme citoyens, ne faisaient pas exception et partageaient ce sentiment (1). »

Tout l'échaufaudage de subtilités sur lequel est construite la décision du *Springbok*, croule par la base dès qu'on rejette, comme l'a fait le droit international moderne, le principe que la seule intention suffit pour constituer une rupture de blocus : si le navire ne peut être saisi pour violation de blocus qu'au moment où il tente de franchir la ligne de blocus après avertissement préalable, il ne saurait être question de condamner un *chargement* faisant voile vers un port neutre, fût-il prouvé qu'infailliblement il sera dirigé de là, sur un autre navire, vers un port bloqué quelconque.

724.— La fiction de la continuité du voyage n'a rien à faire avec la théorie de la rupture de blocus : même pendant le second acte du voyage, pendant la traversée du port neutre intermédiaire au port bloqué, il ne saurait être question de saisir un navire avant que, dûment averti, il ne soit surpris

élevé » dont le droit international doit être l'expression. B. Davis, *op. cit.*, p. 26-28.

(1) Lettre du juge Samuel Nelson à M. W. Beach Lawrence, en date du 4 août 1873. Cet aveu était fait à propos de la condamnation du *Circassian*. Dans l'affaire du *Springbok*, c'est la voix prépondérante du premier juge, M. Chase, qui entraîna la condamnation du chargement. Twiss, *op. cit.*, p. 31.— Chose bien remarquable : dans aucun pays, les jugements des tribunaux de prises ne sont aussi dépendants des fluctuations du patriotisme qu'en Angleterre et en Amérique, et cependant Anglais et Américains célèbrent à l'envi la haute et inébranlable impartialité de leurs juges de prises. Twiss, *op. cit.*, p. 6; B. Davis, *op. cit.*, p. 21.

en flagrant délit de rupture effective de blocus. Existe-t-il à proximité du port bloqué un port neutre qui offre des facilités exeptionnelles aux coureurs de blocus, comme le faisait incontestablement le port de Nassau? c'est aux escadres de blocus à redoubler de vigilance pour déjouer les tentatives de ces industriels.

725. — La théorie de la contrebande de guerre elle-même ne comporte aucune application de la doctrine de la continuité du voyage : un navire se rendant d'un port neutre à un autre port neutre ne peut être saisi, quel que soit son chargement, et quelles que soient les intentions finales de ses propriétaires; c'est seulement au cas d'une destination simulée d'un navire prétendant aller dans un port neutre, quand il est en réalité à destination d'un autre port, qui est ennemi, qu'il pourrait y avoir lieu à saisir et à confisquer un chargement de contrebande de guerre. Cette distinction fut faite nettement par lord Derby, et par le comte Russell, alors secrétaire d'État pour les affaires étrangères, à la Chambre des Lords dans la séance du 18 mai 1863 (1).

Ici encore, s'il est de notoriété publique qu'un port neutre convenablement situé pour cela est un entrepôt de marchandises de contrebande, le belligérant fera surveiller étroitement tous les navires qui se dirigent de ce port vers les ports ennemis : deux ou trois croiseurs suffiront pour conjurer tout danger sérieux d'un commerce de contrebande organisé sur une vaste échelle.

726. — On a signalé avec autorité les dangers que la théorie de la continuité du voyage, entendue dans le sens prospectif que lui a prêté la jurisprudence américaine, en l'appliquant à la contrebande de guerre et au blocus, fait courir au commerce neutre. Tout ce qu'on a dit au sujet du commerce neutre est vrai du commerce pacifique des sujets inoffensifs de l'ennemi : il est inutile de faire entrer le principe de l'inviolabilité de la propriété privée ennemie à la mer dans le droit international positif, si les restrictions qu'apportent à ce principe la contrebande de guerre et le blocus doivent être démesurément aggravées par la théorie *prospective* de la continuité du voyage. Il est à désirer vive-

(1) Twiss, *op. cit.*, p. 21-22.

ment que le retour de semblables excès soit désormais impossible : sans cela, sapé par la base, tout le système du droit international maritime de la guerre s'écroulerait, et c'en serait fait tant des franchises déjà acquises de la propriété neutre que de celles dont un avenir prochain réserve le bénéfice à la propriété ennemie.

727. — Jusqu'ici, nous avons assimilé la propriété ennemie sous pavillon ennemi à la propriété neutre ou couverte par le pavillon neutre, revendiquant pour elle les mêmes immunités et le même respect. Mais cette assimilation, croyons-nous, ne saurait être absolue. Si, en principe, la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi doit être aussi inviolable que la propriété privée neutre sous pavillon ennemi et que la propriété privée ennemie sous pavillon neutre, ne doit-elle pas supporter plus directement le fardeau de la guerre et être soumise à un régime spécial plus sévère?

L'analogie des règles de la guerre continentale nous conduit à admettre l'affirmative : de même que, sur terre, la propriété privée ennemie est assujettie aux réquisitions, de même, sur mer, la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi pourra être préemptée ou réquisitionnée, alors qu'il s'agira de cargaisons ou de navires ennemis. On a pu le dire : sur terre, la règle est : réquisitionnez selon vos besoins ; sur mer, elle est : confisquez selon vos forces. Nous voulons que désormais, sur mer comme sur terre, la règle soit : réquisitionnez selon vos besoins. Il ne s'agit pas de couvrir la propriété privée ennemie et le pavillon ennemi d'une inviolabilité chimérique et irréalisable, sans exception comme sans restriction. Cette propriété sera respectée désormais, au lieu d'être l'objet d'un droit de chasse illimité sur l'Océan ; mais elle pourra être détournée de sa destination pacifique pour les besoins de la guerre.

Tout État en guerre a le droit d'exproprier ses nationaux de leurs cargaisons et de leurs bâtiments, ou simplement de faire concourir ceux-ci plus ou moins directement à ses opérations militaires : l'État ennemi aura le même droit à l'encontre des cargaisons et des bâtiments ennemis. C'est à la fois justice et nécessité. Sans doute, ce droit de préemption et ce droit de réquisition pourront donner lieu à des

abus. Mais ne s'en commet-il pas dans la guerre continentale ? Dans la guerre maritime, par la force même des choses, ils sont moins à redouter : les faits d'indiscipline sont à peu près impossibles ; et les actes des officiers commandants et des autorités maritimes seront soumis au contrôle des tribunaux de prises : ceux-ci auront à juger s'il y avait *nécessité*, et, au cas où ils jugeraient que non, à allouer des dommages-intérêts ; au cas de nécessité dûment constatée, ils accorderont une indemnité égale au *damnum emergens*.

Avec un tel contrôle, exercé par des tribunaux de prises *internationaux*, les restrictions qui dérivent des droits de préemption et de réquisition, n'anéantiront pas le principe de l'inviolabilité ; elles le limiteront simplement dans une mesure raisonnable et juste : bien plus, elles le consolideront, en lui servant, pour ainsi dire, de *soupape de sûreté*. Aussi bien les publicistes qui admettent un droit de préemption et un droit d'*angarie*, même à l'encontre des cargaisons et des navires neutres, ce que pour notre part nous ne faisons pas, ne seront-ils pas surpris de nous voir accueillir ces mêmes droits à l'égard des cargaisons ennemies sur navires ennemis et des navires ennemis eux-mêmes.

C. DROIT DE PRÉEMPTION

728. — Sur terre, les belligérants peuvent faire des *réquisitions* en pays ennemi pour subvenir à l'entretien de leurs armées, lorsque cet entretien, comme il arrive la plupart du temps, est assuré d'une manière insuffisante par les ressources que l'administration militaire tire de ses propres magasins.

Sur mer, on ne saurait, ce nous semble, contester aux belligérants le même droit. Ils pourront donc préempter, à bord des navires de commerce ennemis, les cargaisons ennemies qui sont nécessaires aux besoins *immédiats* de leurs flottes. Ce droit de préemption portera sur les vivres, la houille, les munitions navales, les armes et les munitions de guerre qui seraient destinées *bona fide* à un port neutre et qui dès lors ne tombent pas sous le coup de la prohibition du commerce de contrebande. Il ne pourra être exercé que

dans les cas de nécessité constatée, pour l'approvisionnement ou le ravitaillement *immédiats* des flottes belligérantes, et non pour remplir les magasins ou les arsenaux militaires.

Renfermé dans ces limites, le droit de préemption ne semble pas offrir de trop sérieux inconvénients ; beaucoup de publicistes l'admettent à l'encontre du commerce neutre (1). Il donnera lieu, comme le mot même de *préemption* l'indique, au paiement d'une indemnité, laquelle sera arbitrée, sur les bases que nous allons proposer, à la rigueur par le tribunal de prises du belligérant qui exerce la préemption, ou mieux par un tribunal de prises international constitué comme nous l'indiquons ci-après (V. *inf.*, n° 753 sqq.).

729. — A quelles règles l'exercice de ce droit sera-t-il assujetti ? Le commandant du croiseur, qui, de son propre chef ou sur l'ordre des autorités supérieures, préemptera des denrées ennemies à bord d'un navire de commerce ennemi, pour les besoins de son vaisseau ou pour ceux de la flotte, dressera, à bord du navire ennemi, un procès-verbal contenant, entre autres indications, la quantité et la nature des denrées préemptées, les circonstances et les motifs de la préemption : duplicata de ce procès-verbal sera remis au capitaine ennemi, qui pourra continuer librement sa route, s'il n'est requis de conduire les denrées en question à bord de tel vaisseau de guerre qui lui serait indiqué par le commandant du croiseur. A l'aide de cette pièce, le capitaine ennemi fera valoir ses droits à l'indemnité devant le tribunal de prises compétent.

730. — Dans la pratique actuelle de la guerre maritime, quand, à bord d'une prise, il est des denrées dont l'emploi est nécessaire aux besoins du croiseur où à ceux de la flotte, en la forme, les choses se passent à peu près de même : procès-verbal est dressé, estimation des denrées préemptées est faite par les soins du ministère de la marine ou d'une administration quelconque de son ressort ; le prix en est payé par le trésor et adjugé au capteur dans les conditions et sous les réserves telles que de droit.

C'est ainsi qu'en 1870, sur l'ordre du vice-amiral Fourichon, commandant en chef l'escadre d'évolutions, 864 ton-

(1) Cf. Gessner, *op. cit.*, p. 154-58.

neaux de houille furent débarqués du vapeur hambourgeois le *Pfeil*, capturé par la corvette *Chateau-Renaud*, et préemptés pour les besoins de la flotte ; procès-verbal en fut dressé à bord de la prise. Le Conseil des Prises décida qu'il serait fait « état et estimation par les soins du ministère de la marine, dans la forme consacrée par les règlements sur la matière, des charbons préemptés, pour les besoins de la flotte, à bord de la prise le *Pfeil*, pour le prix en être payé par le Trésor et adjugé aux capteurs dans les conditions et sous les réserves spécifiées pour la valeur du navire (1). »

Nous ne faisons donc que nous conformer à ce qui existe, en l'adaptant à l'esprit nouveau dont s'inspirera le droit maritime international de l'avenir.

731. — Quel sera le rôle du tribunal de prises compétent, quand, saisi par les propriétaires des cargaisons préemptées qui représenteront le duplicata du procès-verbal remis au capitaine ennemi, il aura à se prononcer sur le règlement de l'indemnité ?

Tout d'abord, il devra examiner si la préemption a été exercée dans des circonstances qui la légitiment : s'il est démontré qu'en fait, le vaisseau de guerre ou l'escadre pour les prétendus besoins desquels les denrées ont été préemptées, avait en abondance à ce moment-là tout ce qui lui était nécessaire pour la conduite des hostilités, le tribunal de prises, statuant qu'il y a eu abus et exercice indû du droit de préemption, allouera des dommages-intérêts, qui, d'après les principes généraux du droit, comprendront le *damnum emergens* et le *lucrum cessans*.

Si le tribunal reconnaît que la préemption était légitime, c'est-à-dire nécessaire, il accordera une indemnité calculée d'après le *damnum emergens ;* ce qui revient à dire qu'il

(1) C. P., 22 octobre 1870, Barboux, *op. cit.*, p. 130 : nous avons déjà cité cette décision. — De même, 60 tonneaux de charbon faisant partie du chargement de la goëlette le *Heinrich*, capturée le 15 octobre 1870 par l'aviso le *Kléber*, furent, sur l'ordre du vice-amiral commandant en chef, remis aux frégates blindées la *Provence* et la *Valeureuse*. Le Conseil des Prises, par décision du 15 décembre 1870 (*Barboux*, *ibid.*, p. 125-26) statua que « le département de la marine verserait à la caisse des Invalides la valeur des 60 tonneaux de charbon employés par l'escadre, cette valeur réglée d'après le prix des fournitures faites à la marine dans la mer du Nord. »

évaluera la perte sèche qu'a causée la préemption, eu égard au cours des denrées préemptées, au port de destination. Il n'accordera pas davantage, parce que, dans la guerre continentale, on ne tient nullement compte, en matière de réquisitions, du *lucrum cessans* : on paie la valeur des objets réquisitionnés ; trop heureux encore, quand le propriétaire ne doit pas se contenter d'un simple reçu, dont le recouvrement est bien hypothétique. Dans la guerre maritime, nous réservons le paiement du *lucrum cessans* pour le cas où le droit de préemption aura été indûment exercé.

732. — Que le tribunal de prises alloue des dommages-intérêts ou qu'il accorde purement et simplement une indemnité équivalente à la valeur des marchandises préemptées, le paiement de la somme ainsi arbitrée devra être immédiat et non différé jusqu'à la fin de la guerre. C'est le seul moyen de ne pas rendre illusoire le droit à l'indemnité, et de s'assurer que l'exercice de la préemption n'aura pas lieu sans nécessité : quand l'État saura qu'il doit payer l'indemnité aussitôt qu'elle sera liquidée, ses officiers seront beaucoup plus portés à n'user qu'avec sobriété et discrétion du droit redoutable de la préemption.

En supposant que c'est le tribunal de prises lui-même qui liquide l'indemnité, nous ne prétendons pas méconnaître que, dans la plupart des pays, les tribunaux de prises actuels ne feraient pas cette liquidation, dont ils renverraient le soin à un tribunal de commerce ; nous avons voulu dire que c'est la juridiction des prises qui fixera les bases de la liquidation, ou plutôt nous avons eu en vue un tribunal de prises international, qui, en s'entourant d'experts, fera lui-même cette liquidation, pour éviter toute lenteur et toute difficulté de ce chef.

BIBLIOTHECA BODLEIANA

D. DROIT DE RÉQUISITION

733. — Dans la guerre continentale, on admet que la propriété privée peut être détruite, si les nécessités de la guerre l'exigent. De même, dans la guerre maritime, il serait difficile de refuser au belligérant le droit de couler les navires marchands ennemis qui se trouvent à sa portée, pour fermer l'entrée d'un port ou d'un fleuve, pour une opération

défensive quelconque. Ce droit a été pratiqué même à l'encontre des navires neutres : on sait que dans la guerre de 1870-1871, six navires anglais furent immergés à Duclair par les Allemands, pour barrer la Seine et arrêter une canonnière française : le cabinet anglais, qui s'était d'abord ému à l'ouïe de ce fait, dont on avait exagéré la portée (1), n'éleva plus aucune objection quand il eut été exactement renseigné et assuré qu'une indemnité serait payée par le gouvernement allemand. — Ici encore, procès-verbal sera dressé, et, sur présentation du duplicata de ce procès-verbal, les propriétaires des navires ennemis immergés recevront le montant de la valeur de leurs navires ; cette indemnité sera fixée par le tribunal de prises, ou, du moins, d'après les bases qu'il aura posées ; son intervention est une précieuse garantie, et il importe essentiellement que le fait de guerre accompli reçoive une consécration judiciaire.

734. — Dans tous les pays, les bâtiments de commerce sont à la disposition de l'autorité militaire supérieure, qui peut les acheter pour les transformer en bâtiments de guerre, ou les armer en guerre sans transformation préalable, ou simplement les louer pour les employer aux besoins de la guerre, au transport des armes, des munitions et du matériel de guerre, de la houille, des vivres, des dépêches, des troupes, etc. Le belligérant aura les mêmes droits à l'encontre des navires ennemis.

735. — Il pourra les envoyer dans ses ports pour y être achetés par l'autorité militaire, qui les fera transformer en bâtiments de guerre destinés à renforcer directement la flotte de l'État ou à constituer une marine volontaire. Les grands steamers à vapeur seront surtout susceptibles d'une telle transformation. Nous avons vu que l'Amirauté anglaise fait avertir discrètement les armateurs des conditions de construction que doivent remplir leurs steamers pour pouvoir être transformés en bâtiments de guerre ; les armateurs anglais ne manquent pas de tenir compte de ces avis : la puissance

(1) Le fait est qu'un matelot qui « s'était obstiné », dit une Note de M. de Bismark, à rester sur l'un des navires anglais que l'on voulait immerger, fut atteint par un des boulets destinés à couler ces navires : l'immersion paraît avoir été accomplie avec une précipitation regrettable.

qui serait en guerre avec la Grande-Bretagne aurait donc dans les steamers anglais un précieux appoint pour compléter sa flotte régulière ou pour recruter sa marine volontaire. La saisie de ces steamers à cette double fin serait légitime, parce qu'il y a ici une nécessité militaire actuelle, et non pas simplement éventuelle : une telle saisie aurait lieu pour *cause déterminée* et juridiquement définissable. Seulement la valeur de ces bâtiments devra être payée par l'État belligérant qui en disposera pour la guerre, et le montant en sera contradictoirement fixé entre l'État belligérant et les sujets ennemis sous le contrôle et par les soins du tribunal de prises compétent.

736. — Il est des bâtiments de commerce qui, sans subir aucune transformation, pourraient, en recevant des canons et un équipement militaire, être utilisés comme transports, comme magasins à torpilles, ou pour toute autre destination guerrière. Le belligérant aura le droit de saisir les bâtiments ennemis qui rempliraient cette condition, et de les employer pour le service de sa flotte. C'est ce qui est admis aujourd'hui à l'égard des bâtiments ennemis capturés : ces bâtiments peuvent être réarmés et employés pour les besoins du service, après que l'estimation en a été faite « par une commission composée, autant que possible, disent les Instructions françaises du 25 juillet 1870, de trois officiers supérieurs compétents, dont un membre du commissariat (1). » Ici comme toujours, interviendra le tribunal de prises, pour consacrer le fait accompli et accorder une indemnité dont le montant sera égal à la valeur des bâtiments ennemis ainsi employés pour le compte de l'État belligérant.

737. — Enfin, de même que sur terre, le belligérant peut *réquisitionner* les chemins de fer et autres moyens de transport, pour les besoins de la guerre, de même, dans la guerre maritime, il pourra mettre en réquisition les bâtiments de commerce ennemis pour le transport de vivres, de houille, d'armes, de munitions, de matériel de guerre, de troupes, de dépêches, en un mot, pour un usage momentané et transitoire ; leur mission accomplie, ces bâtiments seront laissés libres et auront droit à une indemnité. Il s'agit ici non plus d'une acquisition et d'un emploi per-

(1) Art. 20, Barboux, *op. cit.*, p. 145.

manent pour le compte de l'État ennemi, mais d'une sorte de louage forcé, de ce que les publicistes, quand il s'agit de navires neutres stationnés dans les eaux d'un État belligérant, appellent l'*angarie*. Autant ce droit d'angarie ou de réquisition nous paraît odieux et vexatoire, appliqué aux navires neutres (1), autant il nous semble légitime, dès qu'on le restreint aux bâtiments de commerce ennemis. On sait les services que rend à un État sa marine marchande dans une guerre maritime : il est raisonnable et juste que l'adversaire puisse se servir de la marine marchande ennemie comme pourrait en user et ne manque pas de le faire l'État dont elle relève.

738. — Le règlement de l'indemnité due aux navires ennemis ainsi réquisitionnés appelle quelques observations.

Cette indemnité comprendra tout d'abord, le fret des objets transportés, ou, s'il s'agit d'une mission telle que le transport de dépêches, le fret du voyage. Elle devra comprendre, en outre, le dommage qu'aura pu causer aux bâtiments réquisitionnés le transport d'objets, tels que la houille ou le gros matériel de guerre, dont la nature ou le poids détériorent les navires qui ne sont pas convenablement disposés pour cela, et à l'occasion, la perte résultant de la détérioration qu'aura pu éprouver la cargaison laissée ou déchargée à terre.

Il pourra arriver que le navire ennemi ainsi employé au service direct de l'un des belligérants, soit pris en flagrant délit et saisi par un croiseur de l'autre belligérant, c'est-à-dire de son propre pays : il sera passible de confiscation. Le belligérant pour le compte duquel il était employé devra en payer la valeur : c'est lui qui est la cause directe et exclusive de la perte du navire. Le navire réquisitionné fera peut-être naufrage, subira des avaries, pendant qu'il est au service du belligérant : celui-ci paiera au propriétaire du navire la valeur du bâtiment naufragé ou des avaries essuyées (2).

(1) Sur le droit d'angarie à l'encontre des navires neutres qui se trouvent stationnés dans les ports d'un État belligérant, V. Hautefeuille, *Droits et dev.*, III, p. 398-408 ; Gessner, *op. cit.*, p. 340 : M. Gessner admet que l'angarie est légitimée par la nécessité de la conservation personnelle et par le complet dédommagement du neutre.

(2) On discutait autrefois la question de savoir si le belligérant devait

En un mot, l'indemnité accordée au propriétaire ennemi sera, selon l'expression d'Hautefeuille, « la juste récompense du service rendu, la complète réparation des dommages soufferts. » Ici plus encore qu'ailleurs, l'intervention du tribunal de prises sera nécessaire : il tiendra la main à l'observation des principes et assurera la liquidation de l'indemnité d'après les données que nous venons d'énoncer.

739. — Telles sont les restrictions légitimes et nécessaires que nous paraît comporter le principe de l'inviolabilité de la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi : le commerce pacifique et inoffensif sera seul respecté ; les nécessités de la guerre auront leur part dans la guerre maritime, comme elles l'ont dans la guerre continentale. Dans ces limites et avec ces tempéraments le principe de l'inviolabilité est le roc de granit sur lequel doit être édifié le droit maritime international de l'avenir.

réparer le dommage au cas où le bâtiment neutre, frappé d'angarie, périssait par naufrage ou était pris par l'ennemi. Généralement, on résolvait la question négativement, et c'est en ce sens que la résout encore Azuni. Hautefeuille, *op. cit.*, III, p. 406, note 2. — Alb. Gentilis, dans son *Advoc. Hispan.*, examine cette question : dans l'espèce (*lib.* I, *cap.* XXVI, p. 103-05, *De navi anglica capta in usum Etrusci perdita*), il résout la question par l'affirmative, parce que « *amotis Anglis peritis regendæ navis, positi fuere imperiti, domino invito.* »

CHAPITRE II

DE LA CONSTITUTION DE TRIBUNAUX DE PRISES INTERNATIONAUX ET DE LA PROCÉDURE EN MATIÈRE DE PRISES

740. — Les tribunaux de prises sont appelés à prononcer sur le sort tant des cargaisons et des navires saisis *comme* ennemis que des cargaisons et des navires saisis *quoique* neutres. A ce double point de vue, il n'est pas douteux que les affaires de prises sont des questions de droit international : dès lors, n'est-il pas tout naturel d'en conclure qu'elles doivent être jugées par des tribunaux de prises internationaux ?

« On peut à la vérité, dirons-nous avec M. Bulmerincq, objecter à cela que les questions de prises ne peuvent se concevoir qu'en liaison avec une guerre, et que les mêmes États qui font la guerre étant juges et parties dans leurs propres affaires, doivent aussi avoir le droit de trancher les questions de prises comme toutes les autres. Mais n'y a-t-il donc pas un droit de la guerre obligatoire pour tous les États belligérants, qui repose sur des règles du droit des gens ? Ou bien chaque belligérant se fabrique-t-il, selon sa volonté, son propre droit de la guerre ? Il faut malheureusement avouer qu'un tel droit de la guerre généralement obligatoire n'existe pas encore, et que, si à la suite de déclarations comme celle de Paris, de conventions, comme celle de Saint-Pétersbourg, relativement aux balles explosibles, et celle de Genève, quelques dispositions isolées sont assez généralement établies et admises, toutes ces dispositions et tant d'autres, ne sont établies que sur l'habitude, et que les États qui les ont admises ne les observent pas toujours dans leurs guerres. Mais certes ce n'est pas là un motif pour retarder ou remettre le règlement d'un nou-

veau point spécial du droit de la guerre, comme par exemple du droit des prises. Et si l'on ne peut pas obtenir le tout, qu'on tâche du moins d'en acquérir le plus possible (1). »

Sans insister sur les défectuosités du droit des prises, ce droit, tel qu'il se comporte, a un caractère éminemment international, et dès lors, les tribunaux chargés de l'appliquer devraient être des tribunaux internationaux. Or, on le sait, jusqu'à ce jour les tribunaux de prises ont été nationaux. Quoi qu'on en ait dit, ce ne sont pas les principes du droit international qui servent de règles aux décisions des tribunaux de prises, ou bien on interprète ces principes suivant les intérêts du moment. « De ce que le tribunal de prises, dit M. Bulmerincq, décide des questions internationales, il ne devient pas international lui-même ; ce fait démontre seulement qu'il y a une contradiction latente entre le tribunal national et l'affaire internationale qu'il doit juger. L'assurance réitérée que le tribunal de prises national est international, ne peut pas lui donner cette dernière qualité. Une telle assertion n'est qu'une contradiction entre le fait réel et le nom qu'on lui donne. Une telle disposition ferait croire qu'on en est déjà arrivé à un tribunal de prises international, tandis qu'on doit encore chercher à l'obtenir (2). »

Il semble donc nécessaire d'organiser des tribunaux de prises internationaux.

741. — D'autre part, jusqu'ici la procédure suivie devant les tribunaux de prises nationaux a été plutôt administrative que judiciaire : mais, puisqu'il s'agit de questions de droit, ne devrait-elle pas être dorénavant exclusivement judiciaire ? Et les règles actuelles sur la marche et sur l'administration de la preuve ne devraient-elles pas céder la place à des règles plus conformes à l'équité et aux principes généraux du droit ? Ne faut-il donc pas essayer d'établir une procédure uniforme pour ces tribunaux internationaux ? Et, avant tout, le droit que ces tribunaux seront chargés d'appliquer ne doit-il pas être aussi réformé pour devenir un droit

(1) Bulmerincq, *Le Droit des prises marit.*, 2e partie, *Théorie du droit des prises*, R. D. I., 1879, p. 160.

(2) Bulmerincq, *op. cit.*, R. D. I., 1879, p. 341.

véritablement international, c'est-à-dire uniforme et le même pour tous les États maritimes? C'est ainsi que se pose la question générale : c'est ainsi que l'Institut de droit international l'a posée, et que M. Bulmerincq l'a étudiée avec autant de zèle que d'autorité.

742. — Au point de vue particulier qui est le nôtre et que nous ne perdons pas de vue — le traitement de la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi, — la question est moins vaste, mais elle ne se pose pas dans des termes différents. Il existe un droit général de la guerre dont l'ennemi peut invoquer les règles ; il existe aussi des règles quelconques en ce qui concerne les prises faites sur l'ennemi : ces prises ne sont valables que si elles ont été faites conformément aux règles en question, qui sont des règles de droit international. N'est-il donc pas naturel que les affaires de prises, même celles qui concernent les sujets ennemis, soient déférées à des tribunaux internationaux ? Les sujets ennemis auraient-ils moins que les neutres besoin d'une justice impartiale ?

Spécialement, si l'on tient à ce que le principe de l'inviolabilité de la propriété privée ennemie soit sérieusement appliqué, n'est-il pas indispensable de confier le soin de cette application à des tribunaux de prises internationaux ? Les sujets ennemis pourraient-ils plus facilement que les neutres se passer du bénéfice d'une procédure strictement judiciaire et conforme aux principes ? Évidemment non, surtout si l'on admet, avec l'Institut de droit international, et comme nous l'avons fait, au moins en principe, l'assimilation des sujets ennemis aux neutres quant au droit de prise. De tout temps, neutres et ennemis ont été égaux devant les tribunaux de prises nationaux. N'est-il pas désirable qu'ils le soient encore devant les tribunaux internationaux ? Ils ont été ensemble à la peine : pourquoi ne seraient-ils pas ensemble à l'honneur ? C'est donc en nous attachant à notre point de vue restreint, celui des garanties dues à la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi, que nous étudierons sommairement les projets de réforme relatifs 1° à l'organisation de tribunaux internationaux et 2° à la procédure à suivre devant ces tribunaux.

I

Organisation de tribunaux de prises internationaux

743. — Si l'on avait à faire le dénombrement des auteurs qui ont traité de la juridiction des prises et à les classer par nationalités, on pourrait dire avec M. Bulmerincq « que les Anglais, les Américains et les Français ont presque tous défendu les tribunaux de prises actuels ; que les Allemands et les Danois ont, au contraire, pour la plupart, attaqué la compétence des dits tribunaux, et que quelques-uns ont même proposé des réformes ; qu'enfin les Italiens sont de diverses opinions (1). »

Nous ne saurions passer en revue toutes les opinions émises à cet égard ni même les principales, d'autant que presque toujours elles ont eu exclusivement en vue les neutres, et non les sujets respectifs des États belligérants (2). Il suffira de résumer brièvement les arguments principaux qu'ont mis en avant et les partisans et les adversaires de l'état de choses actuel.

744. — Les partisans de l'organisation actuelle des tribunaux de prises se sont souvent bornés à alléguer pour seul motif qu'il en a été ainsi dès la constitution de ces tribunaux et que telle a toujours été et telle est encore la coutume de toutes les puissances maritimes. Mais ils ont aussi donné les raisons suivantes :

1° Le droit de prise dérive du droit de la guerre ; la juridiction des prises doit donc appartenir au belligérant : la compétence des tribunaux de prises du capteur est la conséquence pure et simple du droit de la guerre ;

2° L'État belligérant a seul autorité sur les vaisseaux auxquels il délègue l'exercice du droit de prise : lui seul est responsable de leur conduite : il ne peut appartenir qu'à des tribunaux institués par l'État capteur de prononcer sur les prises faites par ses vaisseaux ;

3° Si la saisie d'un navire a lieu dans les eaux territoriales

(1) Bulmerincq, R. D. I., 1879, p. 162. — M. Bulmerincq, *ibid.*, p. 209, donne un aperçu de la littérature danoise.

(2) Bulmerincq, *ibid.*, p. 163-71.

du capteur ou dans celles de l'ennemi, le tribunal du capteur est compétent comme *forum arresti sive deprehensionis*, car le navire a été saisi dans un endroit soumis à la souveraineté du capteur ou d'une façon permanente, ou d'une façon transitoire et en vertu du droit de la guerre ; la saisie a-t-elle lieu à la haute mer, c'est encore le tribunal du capteur qui doit en connaître « parce que, dit Klüber, cette juridiction est en quelque sorte fondée sur la saisie (*forum arresti sive deprehensionis*) » (1) ;

4° Le capteur jouant le rôle de défendeur, c'est devant un tribunal soumis au souverain de ce capteur, comme *forum personale*, que le capturé doit porter sa réclamation, par application de la règle *actor sequitur forum rei* ;

5° L'État belligérant doit avoir la juridiction même sur les neutres, parce que ceux-ci en violant leurs devoirs internationaux ont fait acte d'hostilité, sont devenus de fait ennemis du belligérant ; — quant à la juridiction sur les sujets ennemis, la plupart des publicistes ont, comme le remarque M. Bulmerincq, jugé inutile de la motiver, parce qu'elle résulte directement du droit de la guerre envers l'ennemi (1).

745. — On ne peut contester la vérité de la première raison alléguée ; mais est-on en droit d'en conclure que les belligérants, selon l'expression de M. Bulmerincq, « aient seuls et chacun pour soi la juridiction des prises ? » Il ne s'agit pas d'enlever au capteur la juridiction qu'il a jusqu'ici accaparée, mais de confier cette juridiction à un tribunal composé de belligérants et de neutres.

Le second motif a une valeur historique : c'est en partie pour exercer un contrôle sur leurs propres corsaires, que les belligérants constituèrent une juridiction des prises ; mais c'est aussi pour juger si la prise avait été faite légalement. Le point de vue allégué n'a donc jamais été le point de vue exclusif : il l'est aujourd'hui moins que jamais. Il y a dès longtemps, peut-on dire avec M. Bulmerincq, « comme une convention tacite entre tous les États, en vertu de la-

(1) Klüber, *Droit des gens mod.*, revu par Ott, 2e éd., pet. in-8°, § 296, p. 427. Heffter, on le sait, a prêté à cette manière de voir l'appui de sa grande autorité.

(2) Bulmerincq, R. D. I., 1879, p. 171 ; Gessner, *Droit des neutres*, 2e éd., p. 387-90.

quelle la prise n'est réputée valable que si elle est adjugée par les tribunaux du capteur ; or, cette adjudication est un acte de nature judiciaire et non administrative, ni de police : on ne peut donc pas baser la juridiction sur le droit de surveillance, qui est une fonction administrative, puisque ce droit de surveillance s'exerce sur le capteur qui est un sujet du belligérant (1). » De ce que le belligérant a seul autorité sur le capteur, il ne s'ensuit pas que le jugement à intervenir sur la conduite du capteur ne puisse être déféré à un tribunal international constitué du consentement et avec le concours du belligérant.

A l'égard du troisième motif, on a pu répondre avec raison, pour le cas où la saisie a eu lieu à la haute mer, que celle-ci appartenant à toutes les nations, le *forum arresti* du navire qu'on y saisit ne peut être qu'un tribunal international; au cas où la saisie a eu lieu dans la mer territoriale de l'État capteur ou de son adversaire, nous dirons que, comme il s'agit bien plutôt d'une violation du droit international que d'une atteinte à la souveraineté de l'État capteur, l'affaire est moins du ressort d'un tribunal de prises national que d'une juridiction internationale.

Dire que, le capteur étant le défendeur, le réclamant doit s'adresser à un tribunal du capteur, c'est argumenter d'un abus : le demandeur véritable, c'est le capteur, et non le capturé ; c'est d'ailleurs, comme le dit Wurm, méconnaître le fait que le capteur lui-même engage le procès tout aussi souvent que le capturé, et que le procès peut aussi commencer d'office, au moins dans certains pays (2).

Enfin, alléguer que la juridiction du capteur sur les neutres est fondée sur le fait que ceux-ci ont dépouillé leur qualité de neutres pour revêtir celle d'ennemis, qu'ils sont sortis de la neutralité en commettant un acte hostile, c'est faire purement et simplement une pétition de principes; il s'agit précisément de savoir si l'acte hostile a été commis, si le neutre est devenu ennemi (3).

(1) Bulmerincq, *ibid.*, p. 171-72.

(2) Rotteck et Welcker, *Staatslexicon*, *V° Prisen*, § 144, 5°. Cf. Bulmerincq, *ibid.*, p. 172.

(3) M. Gessner, notamment, *Droit des neutres*, p. 389, relève cette pétition de principes.

746. — Les adversaires des tribunaux nationaux ont fait valoir contre eux : 1° que le belligérant décide dans sa propre cause ; 2° qu'il juge d'après son propre droit.

Que l'État capteur soit juge dans sa propre cause, c'est un fait contre lequel aucune allégation ne saurait prévaloir ; et c'est à bon droit que, depuis Hübner, maints publicistes en ont été choqués. Mais on ne s'est généralement offusqué que dans l'intérêt des neutres, de voir ainsi le belligérant juge et partie.

Quant aux sujets ennemis, loin de trouver qu'il existe une anomalie, on s'est presque invariablement accordé à dire que la guerre ayant précisément pour effet de constituer chaque belligérant juge dans sa propre cause, chacun d'eux connaît légitimement des prises faites sur l'adversaire ; en ce qui concerne les neutres, on déclare que chaque belligérant étant en paix avec leur souverain, il est anormal d'attribuer aux belligérants le jugement des prises neutres : quant aux neutres, la guerre ne saurait avoir la vertu d'habiliter le belligérant à décider dans sa propre cause (1).

Alléguer que le belligérant décide dans sa propre cause d'après son propre droit, cela revient à dire que, malgré eux, les juges nationaux, placés en présence de règlements et d'ordonnances qui s'écartent parfois du droit international, peuvent être forcés, de par la constitution de leur pays, de se conformer à ces ordonnances et à ces réglements, ou s'ils n'y sont pas forcés, ne seront que trop enclins à le faire : sans doute, ces juges nationaux doivent juger d'après le droit international, eux-mêmes le proclament ; mais l'histoire atteste que leurs actes n'ont pas toujours été d'accord avec leurs déclarations, et il est à craindre que tant que les tribunaux des prises resteront des tribunaux nationaux par leur composition, les droits nationaux ne l'emportent sur le droit international.

747. — Il est un certain nombre de publicistes qui, tout en se montrant peu satisfaits de l'organisation actuelle des tribunaux de prises sont pourtant opposés à toute innovation dans ce domaine.

De ce nombre est Sir Travers Twiss : dans le remar-

(1) Notam. Gessner, *op. cit.*, p. 393.

quable *Mémoire* lu à Anvers en 1877 devant l'association pour la réforme et la codification du droit des gens, il s'exprime de la façon suivante : « Les tribunaux de prises des États belligérants sont, il faut l'avouer, au point de vue de leurs relations avec les neutres, des anomalies dans la jurisprudence de nos jours ; car ce sont, de fait, des tribunaux d'inquisition, où l'État belligérant impose au commerçant neutre la charge de fournir des preuves suffisantes pour établir son droit d'exemption de la saisie. Leur procédure n'est vraiment pas sans analogie avec la procédure de droit ordinaire, que suivaient les tribunaux de juridiction criminelle à l'époque de la première organisation de la juridiction de l'Amirauté en matière de prises. Dans le principe, l'Amiral d'une flotte de croiseurs belligérants décidait sommairement, sur l'inspection des papiers de bord et l'interrogatoire des personnes trouvées sur le navire saisi, si le bâtiment avec son chargement devait être confisqué comme prise, ou si l'on devait lui laisser continuer son voyage. Le tribunal de prises de nos jours diffère peu du pont du navire amiral.

Il est vrai qu'en Angleterre et aux États-Unis on observe les formes judiciaires plus strictement que sur le continent européen où les questions de prises se traitent plutôt comme affaires d'administration ; mais s'il faut reconnaître que les formes judiciaires offrent aux neutres *prima facie* plus de garantie que leur propriété ne sera confisquée qu'autant qu'ils auront manifestement violé le droit des gens, ces mêmes formes judiciaires peuvent servir à voiler l'exercice oppressif du droit du belligérant, si les juges ne comprennent pas le danger de laisser la méthode de leur droit municipal s'insinuer dans l'enquête sur un sujet qui n'est pas régi par les lois locales. »

Ainsi, Sir Travers Twiss, tout en prenant à partie principalement la procédure, signale le danger qu'offre la constitution actuelle des tribunaux de prises.

Mais il ajoute aussitôt : « Je ne suis pas de ceux qui pensent que des commissions mixtes de prises maritimes, siégeant dans les pays de l'un et de l'autre belligérant seraient, en raison de la diversité des nationalités de leurs membres, préférables à des tribunaux belligérants constitués comme ils le

sont aujourd'hui selon la pratique de la Grande-Bretagne et des États-Unis. La magistrature de ces deux pays est au-dessus des influences entraînantes d'un patriotisme outré ; mais pour des juges instruits à l'école de la jurisprudence municipale, comme ceux de la Grande-Bretagne et des États-Unis, où ils sont appelés fréquemment à appliquer à des circonstances nouvelles les principes d'un droit traditionnel, il est quelquefois difficile de renoncer à l'habitude contractée par leur esprit, de raisonner par analogie, de laisser invoquer même des fictions de droit, et de faire tomber ainsi un cas nouveau sous le coup de quelque précédent admis. Ce serait là une pratique pleine de dangers pour les neutres, si elle était accueillie par les tribunaux de prises dans les cas où les traditions du droit du belligérant pèsent peu dans la balance (1). »

Si ce n'est pas sur le compte de leur « patriotisme outré » qu'il faut mettre les décisions souvent inouïes des juges anglais et américains, c'est à l'habitude dont parle Sir Travers Twiss qu'il faut s'en prendre : réussiront-ils mieux que par le passé à se garer de l'écueil signalé par l'éminent publiciste ? Dans la crainte qu'il n'en soit pas ainsi ou qu'il n'en soit ainsi que dans un avenir bien éloigné, divers projets de réforme ont été proposés.

748. — Depuis Hübner, la question préoccupe les publicistes, et elle a donné naissance à des projets de réforme qu'on peut, avec M. Bulmerincq, répartir en deux catégories bien distinctes : parmi ces projets, les uns proposent des commissions mixtes instituées après la guerre pour examiner les réclamations élevées contre les décisions des tribunaux de prises, et y faire droit, s'il y a lieu, en octroyant une indemnité et tout en laissant subsister ces décisions; les autres ont en vue une réforme complète de l'organisation actuelle des tribunaux de prises, mais principalement, sinon exclusivement, dans l'intérêt des neutres.

749. — La première série de projets a pour elle des précédents considérables, dont le plus récent est celui de la commission mixte instituée par l'art. 12 du traité de Washington (8 mai 1871) (2). Il est bien certain que l'institution de

(1) Sir Travers Twiss, *La théorie de la contin.*, p. 5-7.

(2) M. Gessner, (*Droit des neutres*, p. 391-95), avait exprimé l'idée

pareilles commissions, destinées à conjurer un conflit possible ou imminent entre deux États, a été un progrès ; mais que ce progrès soit suffisant, l'on en doutera, si l'on songe qu'il s'agit ici de confier à des commissions extraordinaires, c'est-à-dire à une institution qu'on tend de plus en plus à exclure de la politique intérieure, le soin de résoudre de véritables questions de droit d'une très-grande importance ; que la nomination de ces commissions n'a lieu le plus souvent qu'après de longues négociations ; qu'une fois nommées, elles fonctionnent très lentement ; qu'enfin « elles tiennent généralement moins compte de la question de droit que de celle d'utilité, et prononcent sans rechercher des motifs de droit, le paiement d'une somme moyenne pour terminer l'affaire (1). »

750. — Les projets de la seconde catégorie tendent à changer l'organisation même des tribunaux de prises actuels et à créer des tribunaux internationaux, composés de belligérants et de neutres. L'idée de constituer de pareils tribunaux, émise pour la première fois par Hübner, a été reprise par Tetens, Martens et Nau (2). Ces publicistes se sont accordés à reconnaître que la réforme doit porter sur l'organisation même des tribunaux de prises, et que la décision doit appartenir à des *juges* versés dans la science du droit international.

751. — Toutes ces propositions de réforme encourent le reproche que leur adresse M. Bulmerincq, celui de ne « tenir compte que du jugement des neutres et de vouloir intro-

que l'institution de commissions mixtes se réunissant après la guerre, serait un progrès suffisant. Tout récemment, dans un article sur *Les tribunaux de prises et leur réforme* publié dans la *Revue de droit international*, il s'est montré favorable au projet déjà mentionné de M. Westlake ; mais s'il pense qu'il faut aller jusque-là, M. Gessner ne voudrait pas aller au-delà : il estime qu'une commission d'appel, nommée dès l'ouverture des hostilités et composée exclusivement de jurisconsultes, serait à la fois suffisante et quant à présent seule possible. « Les puissances belligérantes conserveront, il est vrai, cette juridiction qu'elles ont défendue avec tant de force et qu'elles déduisent de leur souveraineté ; elles l'exerceront aussi longtemps qu'elles se conformeront aux principes du droit des gens ; mais du moment où les lois établies par la communauté des nations seront violées, le tribunal international fournira le remède au mal. » R. D. I., 1881, p. 266-67.

(1) Bulmerincq, R. D. I., 1879, p. 175.

(2) *Id., ibid.*, p. 176-78.

duire pour les sujets de l'ennemi et des neutres une sorte de dualisme des tribunaux de prises, tandis que l'uniformité est nécessaire dans l'organisation du tribunal, dans la procédure et dans le jugement (1). »

752. — La proposition de M. Westlake, adoptée par l'Institut de droit international, n'a aussi en vue que les neutres. Nous connaissons le texte définitif de la proposition de M. Westlake, tel qu'il a été soumis à l'Institut (2), et le texte des résolutions votées à Zurich par la savante compagnie (3). Bornons-nous à rappeler qu'il s'agirait de constituer par voie de traités particuliers des tribunaux de prises, soit de première, soit de seconde instance, d'après les résolutions de l'Institut, de seconde instance seulement, d'après le projet primitif de M. Westlake, destinés à juger les affaires de prises dans lesquelles sont intéressés des sujets neutres. Le tribunal de première instance ou d'appel serait composé de trois ou quatre juges ; le belligérant et le neutre nommeraient chacun un juge, le troisième ou le quatrième seraient désignés par une ou deux puissances neutres désignées d'avance ou choisis par le belligérant sur la proposition du neutre intéressé (4).

753. — M. Bulmerincq propose, et en première instance et en appel, un tribunal de prises unique, commun aux belligérants et aux neutres, composé de trois juges : chaque partie belligérante en nomme un, et le troisième est nommé par tous les États maritimes neutres réunis, ou plus simplement par l'unique État maritime neutralisé de l'Europe et du monde, la Belgique, chargé une fois pour toutes de faire cette désignation.

754. — Voici comment M. Bulmerincq justifie et développe cette proposition. Il pourra paraître dangereux à quelques-uns de vouloir exécuter immédiatement une réforme complète ; mais, d'un autre côté, il nous semble que, la nécessité d'une réforme étant reconnue, il vaut mieux la faire toute entière qu'à moitié. Notre proposition a, nous semble-t-il, autant de chances de succès que celle de M. Westlake,

(1) Bulmerincq, R. D. I., 1879, p. 179.
(2) V *sup.*, n° 512.
(3) V. *sup.*, n° 514.
(4) V. *sup.*, n° 512 ; Cf., Bulmerincq, R. D. I., 1879, p. 181-87.

adoptée par l'Institut. Elle nous paraît même se rapprocher de ce qui existe, plus que celle de M. Westlake. « Dans le tribunal des prises tel que nous le proposons, les belligérants ont la majorité : ils nomment *deux* juges, tandis que le neutre n'en peut nommer qu'*un*. D'après la proposition Westlake, un *seul juge* est nommé par le *belligérant seul*, le second par le neutre, le troisième et éventuellement le quatrième, par les deux ensemble, mais parmi des juges neutres d'autres nations. Or, le droit des prises dérive du droit de la guerre : les neutres ne peuvent donc jamais être considérés comme belligérants, même si leurs sujets prennent part aux entreprises hostiles et violent les devoirs de la neutralité. La réforme proposée par nous repose davantage sur la base du droit de la guerre, tandis que celle de M. Westlake en faveur des neutres s'en éloigne assez notablement. Notre proposition a l'avantage d'une plus grande continuité ; elle se rattache à ce qui existe, et l'on pourrait dire qu'elle est libérale conservatrice, tandis que celle de M. Westlake n'est que libérale. Elle deviendrait radicale si, comme l'ont proposé auparavant plusieurs auteurs, à côté des tribunaux de prises des belligérants elle voulait en établir d'autres appartenant aux neutres, c'est-à-dire exclusivement composés de juges nommés par ces derniers. »

Notre proposition, ajoute M. Bulmerincq, a l'avantage d'une plus grande simplicité. D'après notre projet, il n'y aurait pour chaque guerre qu'un seul tribunal de prises, composé de juges de chaque *partie belligérante*, compétent pour toutes les affaires de prises. D'après le projet de M. Westlake, il y aurait toute une série de tribunaux qui fonctionneraient simultanément pendant une même guerre, dans un même État, et peut-être dans une même ville : un tel état de choses serait-il favorable au développement d'une procédure et d'une jurisprudence uniformes (1)?

755. — Après avoir ainsi marqué les avantages relatifs de sa proposition, l'éminent rapporteur de la commission des prises maritimes en caractérise l'esprit et en précise la portée et les termes mêmes.

Il n'est pas contestable que la juridiction des prises dérive

(1) Bulmerincq, R. D. I., 1879, p. 187-88.

du droit de la guerre. On ne saurait nier non plus que « la juridiction actuelle ne constitue déjà un progrès réel sur le temps où les corsaires pouvaient pratiquer des captures entièrement arbitraires. Mais aujourd'hui, quoique modifiée, une institution qui date du temps où régnait encore l'usage des corsaires, condamné dans la plupart des États, n'est plus admissible, car elle porte encore le cachet d'une mesure administrative, qui lui a été imprimé dès l'origine. Maintenant que la domination du droit se répand de plus en plus, on doit désirer la disparition de cette anomalie qui consiste à traiter administrativement des questions de droit.»

Il faut que la cour de prises ou le conseil des prises devienne un véritable tribunal, jugeant d'après les principes du droit, aussi bien à l'égard de l'ennemi qu'à l'égard du neutre : l'ennemi a non-seulement un droit *contre* lui, mais aussi *pour* lui.

Les tribunaux de prises nationaux doivent disparaître pour céder la place à des tribunaux internationaux. « Des réformes qui consisteraient à établir à côté des tribunaux nationaux, des tribunaux de prises neutres, agrandiraient le mal, en augmentant le nombre de ces tribunaux, dans lesquels les belligérants et les neutres jugeraient chacun dans sa propre cause, et aussi d'après sa propre loi. Des réformes qui adjoindraient des juges neutres à un juge des belligérants, donneraient aux neutres le dessus. Ainsi, il n'y a pour les affaires des neutres qu'une seule réforme qui puisse faire disparaître tous ces inconvénients ; c'est celle qui réunirait les juges des belligérants et des neutres, en n'établissant pour l'ennemi et pour l'ami qu'un seul tribunal, dans lequel leurs juges en nombre égal rendraient ensemble la justice. En un mot, les tribunaux de prises actuels doivent être remplacés par d'autres, qui soient déjà véritablement internationaux par leur organisation même. De cette manière, cette réforme cesse d'être une demi-mesure exclusivement en faveur des neutres : elle devient totale, puisqu'elle accueille et absorbe les tribunaux de prises actuels des belligérants. Le nouveau tribunal des prises sortira de l'union des ennemis et des neutres, et ce n'est que de cette manière que la forme nationale actuelle peut devenir internationale, comme ce doit arriver un jour. » Tels sont les

principes généraux qui doivent servir de base à l'organisation des tribunaux de prises (1).

756. — On arrivera à constituer des tribunaux internationaux, en procédant de la façon suivante. « Dans toute guerre, même s'il y a d'un ou des deux côtés plusieurs États, on peut toujours distinguer deux parties adverses principales : chacune de ces parties principales nomme un juge : le troisième est désigné par un État neutre. Nous obtenons de cette manière un tribunal de prises commun aux belligérants et aux neutres et fonctionnant pendant toute la durée de la guerre..... Nous soumettons toutes les affaires des deux parties belligérantes et de tous les neutres, à un seul tribunal composé de trois juges pour la première instance, et à un autre pareil pour la seconde, en cas d'appel. »

Reste à résoudre la question de savoir comment et par qui sera nommé le troisième juge. « Tous les États maritimes neutres réunis nomment le troisième juge. Après la notification de la déclaration de guerre, les parties belligérantes principales invitent les États maritimes neutres à procéder à cette élection. Cette élection serait naturellement fort simplifiée si, par convention de toutes les puissances maritimes de l'Europe, l'unique État maritime neutralisé de l'Europe et du monde, la Belgique, était chargée une fois pour toutes de désigner ce troisième juge au début d'une guerre maritime après en avoir reçu l'invitation des États belligérants... (2). »

757. — Le tribunal de prises ainsi constitué, la constitution en serait publiée, et il entrerait immédiatement en fonctions. En attendant qu'un accord général intervienne sur le droit matériel et formel des prises, ce tribunal publierait les règles qu'il se propose de suivre, à la façon du préteur : le projet élaboré par l'Institut de droit international, fournira les éléments de cet Édit d'un nouveau genre.

Quel est l'État qui devra notifier la constitution du tribunal ? L'État sur le territoire duquel ce tribunal siégera. « Et pour qu'il n'y ait pas de discussion possible sur le point de

(1) Bulmerincq, R. D. I., 1879, p. 188-90.
(2) *Id.*, *ibid.*, p. 191-93.

savoir chez lequel des belligérants siégera le tribunal des prises, il nous paraît préférable de l'établir dans l'État neutre qui doit désigner le troisième juge, et qui, en général, est moins intéressé que les belligérants. Ce siége serait donc encore le plus convenablement situé dans la Belgique neutralisée, bien entendu dans le cas seulement où elle aurait à nommer le troisième juge. » Les villes de la Belgique sont depuis longtemps des points désignés pour les réunions internationales : ce n'est pas par l'effet du hasard que ce sol neutralisé a vu naître l'Institut de droit international. Bruxelles pourrait devenir le siége permanent des tribunaux de prises internationaux pour les États maritimes d'Europe. « L'objection que Bruxelles n'étant pas une ville maritime, la prise à juger ne peut être présente, n'est pas sérieuse, car les tribunaux de prises n'ont pas toujours siégé dans des villes maritimes, et, comme le constate M. Calvo, « aucune législation, aucun principe de droit international, n'exige que la prise se trouve dans le lieu même où siége le tribunal appelé à se prononcer sur sa validité (1). »

758. — Tout n'est pas encore réglé. Quel sera le président du tribunal de prises? Cette présidence n'a pas la même importance dans un tribunal de trois membres que dans un tribunal composé d'un nombre pair de juges, quatre, par exemple, dans lequel la voix du président est prépondérante. M. Bulmerincq propose d'accorder la présidence, pour les affaires qui concernent les sujets des belligérants, au juge nommé par l'État neutre, et dans celles qui concernent les sujets des États neutres, au juge de la partie belligérante dont l'État n'a pas opéré la saisie sur laquelle il s'agit de statuer. De la sorte, la présidence appartiendrait toujours au juge d'un État dont les sujets ne seraient pas directement intéressés dans l'affaire. Si dans un même procès de prise, des sujets de l'un des États belligérants et d'un État neutre étaient intéressés à la fois, on accorderait exceptionnellement la présidence au capteur, à moins de la laisser encore au juge de l'État neutre, si ses sujets n'étaient pas intéressés dans le procès. Peut-être serait-il même plus avantageux et plus

(1) Bulmerincq, R. D. I., 1879, p. 193-95.

simple, pour éviter un changement trop fréquent qui serait nuisible à la direction des affaires, d'accorder la présidence au juge nommé par l'État neutre, dans tous les cas ou des sujets de cet État ne seraient pas directement intéressés.

D'ailleurs, le juge de l'État neutre ne devra jamais décider dans un procès de prise intéressant un compatriote : dans le cas où le tribunal serait saisi d'une affaire concernant un sujet de l'État neutre qui a nommé le troisième juge, celui-ci serait aussitôt remplacé par un juge que nommerait un autre État neutre.

« Mais c'est précisément pour éviter le remplacement du juge que doit nommer l'État neutre, ou du moins pour que cela n'arrive que rarement, que nous avons proposé, ajoute M. Bulmerincq, de confier une fois pour toutes cette nomination à la Belgique » : on sait en effet que cet État oblige ses sujets à observer strictement les lois de la neutralité ; et il le ferait encore plus, s'il était chargé, *pour tous les États neutres*, de nommer le troisième juge.

759. — Les juges devraient enfin être des *jurisconsultes*, non des fonctionnaires administratifs, car les questions qu'il s'agit de vider sont des questions de droit : des jurisconsultes seuls peuvent examiner les droits du capteur et du capturé. Des officiers de marine ne sauraient faire partie de ce tribunal, car ils ne possèdent pas les connaissances de droit nécessaires : le tribunal pourra interroger comme expert en matière maritime, le chef de prise par exemple, mais un tel expert ne peut participer à la décision. Il en est de même d'un diplomate ou d'un fonctionnaire du ministère des affaires étrangères. « Ce n'est pas là un juge capable, précisément parce qu'il n'est pas jurisconsulte, et s'il connaît même le droit de la guerre maritime, il ne possède certainement pas les vues judiciaires générales, ni la pratique de l'application du droit, qui sont nécessaires aux juges. »

Après avoir ainsi exposé dans ses principaux détails son projet d'organisation, M. Bulmerincq se croit en droit d'affirmer que la réalisation de ce projet serait « une immense simplification de la jurisprudence actuelle et en même temps un notable perfectionnement (1). »

(1) Bulmerincq, R. D. I., 1879, p. 195-99.

760. — La réforme proposée par l'éminent rapporteur a en vue les intérêts et les droits des sujets belligérants aussi bien que les intérêts et les droits des sujets neutres. « L'égalité des sujets des belligérants et des neutres devant le tribunal des prises » n'a pas seulement le mérite de simplifier singulièrement l'organisation de ce tribunal : elle est encore commandée par la justice. C'est cette idée, trop négligée, que M. Bulmerincq met en lumière pour compléter et justifier du même coup l'exposé de ses vues si judicieuses et si équitables.

761. — Jusqu'à ces dernières années on a surtout pris en considération les neutres. Dans des ouvrages, dans des discours et par des actes, on a beaucoup plus fait pour les droits des neutres que pour ceux de l'ennemi. Cela rend les droits des neutres plus évidents ; ils n'en sont pas plus forts que ceux de l'ennemi. « Nous n'accordons pas le droit à la défense et à un jugement impartial aux neutres seuls, mais aussi, et de la même manière, aux sujets des belligérants. Il n'y a pas, sans règles, de droit de la guerre valable contre eux, par conséquent il ne doit pas y avoir non plus contre eux de droit des prises sans règles. L'oubli presque complet des droits des belligérants a été cause d'un grand nombre de décisions iniques qu'ont prononcées des tribunaux de prises. Nous voulons maintenant expliquer en peu de mots comment les sujets des belligérants ont besoin, autant que ceux des neutres, d'une juridiction des prises améliorée, et pourquoi, jusqu'ici, l'on a fait si peu en leur faveur. »

762. — On a cru jadis, et l'on croit encore aujourd'hui, qu'il est tout naturel que les belligérants s'approprient le bien ennemi appartenant à l'État ou à des particuliers, sur terre comme sur mer. Mais dans les guerres maritimes d'autrefois, ce n'étaient pas seulement les États avec leurs vaisseaux de guerre, mais aussi les particuliers avec des navires armés à leurs frais, qui couraient sus à l'ennemi, et qui faisaient la police des neutres. Ce furent le plus souvent les neutres qui réclamèrent contre les excès des corsaires, et l'on accueillit toujours mieux leurs réclamations. Les États firent nombre d'ordonnances destinées, suivant l'expression de Martens, à mettre les sujets neutres à couvert

de la rapacité effrénée des armateurs. Parmi ces ordonnances, celles qui instituaient une juridiction des prises ont la plus grande importance : le principe que toute prise devait être jugée était introduit par elles dans le droit de la guerre maritime.

Il semble que devant les tribunaux de prises, on ne fît aucune distinction entre les prises ennemies et les prises neutres. Sans doute, en fait, les neutres réclament souvent, les ennemis plus rarement : mais on ne conteste pas à l'ennemi le droit de réclamer.

Malgré cela, les opinions ont toujours différé sur l'acquisition de la propriété des objets, suivant la qualité du propriétaire : l'objet saisi appartient-il à l'ennemi ? il passe aussitôt au capteur, aux yeux de Grotius, de Bynkershoek, de Vattel.

Et pourtant il est clair que depuis l'institution des tribunaux de prises, il ne peut plus être question de l'acquisition de la prise en vertu du fait accompli comme d'une *occupatio bellica*. « Il n'en est pas moins évident que la procédure et la décision du tribunal sont et doivent être identiques pour les prises des sujets des belligérants et des neutres. En effet, l'on ne saisit et l'on n'amène les neutres devant le tribunal des prises qu'à cause d'actes hostiles de la part de leurs navires envers les belligérants, tels, par exemple, que violer le blocus, amener de la contrebande à l'ennemi, transporter des troupes et des dépêches de guerre de l'ennemi. Les navires et les marchandises de particuliers ennemis, au contraire, ne subissent ordinairement la capture et ne sont éventuellement déclarés de bonne prise, que parce que ce sont des biens de l'ennemi dans le sens le plus large, à moins que les États belligérants n'aient, dès le commencement d'une guerre, rendu la propriété privée ennemie inviolable, par leurs déclarations. Mais même dans le cas où les États n'ont pas reconnu le principe de l'inviolabilité de la propriété privée ennemie, la saisie seule ne rend pas la prise légitime ; il faut toujours que le tribunal en décide. En général, la maxime : bien ennemi, bien confisqué, est annulée par la Déclaration de droit maritime de Paris, puisque la marchandise ennemie sur navire neutre et la marchandise neutre sur navire ennemi sont libres. On a pu trouver natu-

rel que le bien de l'ennemi, parce qu'il appartient aux belligérants, soit exposé aux chances de la guerre plutôt que celui des neutres qui ne prennent pas part à la guerre ; mais ce qui est seul rationnel, c'est que le bien des uns et des autres soit traité en ennemi, s'il est employé dans un but hostile, mais que, s'il ne l'est pas, il soit absolument libre. »

763. — « Cela nous amène, conclut M. Bulmerincq, à réclamer l'égalité de droit pour les sujets des belligérants et pour ceux des neutres devant le tribunal des prises. Ils l'obtiendront en vertu de notre proposition, lorsque des juges des belligérants et des neutres seront réunis pour juger dans un seul tribunal ; car il sera de l'intérêt des sujets des États qui ont nommé les juges d'être toujours parfaitement équitables, puisque les affaires de chacun des belligérants se présenteront alternativement devant ce commun tribunal des prises. Nous voyons dans ce traitement égal des prises des ennemis et des neutres un nouvel avantage de l'organisation que nous proposons. Toute inégalité devant ce tribunal disparaît ; un seul et même droit sert pour tous. Les tribunaux de prises que nous proposons rendront la justice pendant la guerre, sans que le bon plaisir des belligérants puisse exercer sur eux aucune influence. De pareils tribunaux internationaux uniformes pourront réparer, par leurs décisions impartiales, le mal considérable que les tribunaux de prises nationaux ont fait jusqu'ici aux sujets de l'ennemi et des neutres. » (1)

764. — Tel est, dans ses traits essentiels et avec d'excellentes raisons à l'appui, le projet de M. Bulmerincq. Ce projet nous paraît tenir suffisamment compte des légitimes susceptibilités des États belligérants, en même temps que se recommander par sa simplicité relative, fruit et conséquence de l'assimilation des sujets ennemis aux sujets neutres.

Une réforme des tribunaux de prises est nécessaire, on ne saurait le nier, tout au moins à l'égard de ceux-ci : le jugement du tribunal de prises du belligérant ne lie le souverain du neutre condamné, que s'il est conforme au droit international ; il en résulte que, si le belligérant juge dans

(1) Bulmerincq, R. D, I., 1879, p. 320-25.

sa propre cause, le neutre agit de même. Il est bien plus *simple* que les sujets ennemis aient le bénéfice de cette réforme : le projet de M. Westlake donnerait naissance dans une même guerre à toute une série de tribunaux fonctionnant les uns à côté des des autres, ce qui serait assurément un inconvénient très-sérieux, comme ne manque pas de le souligner M. Bulmerincq.

765. — Mais, c'est en même temps *juste* et nécessaire, soit qu'on maintienne la pratique actuelle, soit qu'on admette le principe de l'inviolabilité.

La capture serait-elle maintenue ? avec la juridiction du capteur, la seule sanction des lois de la guerre maritime a été jusqu'ici la confiscation au profit de l'État : si la saisie était entachée d'énormes irrégularités, le tribunal du capteur, au lieu d'adjuger la prise au corsaire (ce sont surtout les corsaires qui étaient sujets à caution), l'adjugeait à l'État : il est temps que cet état de choses cesse et qu'une juridiction internationale intervienne, qui ne valide la saisie que si elle a été régulièrement opérée.

Supposons-nous admis le principe de l'inviolabilité ? une juridiction internationale nous apparaît comme la garantie indispensable de l'application sérieuse des nouvelles dispositions : cela va de soi, car les ennemis sont assimilés, en principe, aux neutres. En droit, pourquoi leur dénier les mêmes garanties d'impartialité qu'aux neutres ? Ils sont *neutralisés*. En fait, il n'y aura pas pour les sujets ennemis, comme pour les neutres, un tiers État qui puisse prendre en main la cause du particulier lésé : on a beau les *neutraliser*, les ennemis ne pourront efficacement recourir à leur souverain, qui, fort, n'aurait que la ressource des représailles, faible, ne saurait que pâtir en silence ; mais ce fait accidentel n'enlève rien à la force des droits des particuliers ennemis. De plus, nous avons admis un droit de réquisition et un droit de préemption à l'égard des navires ennemis, et de leurs cargaisons ennemies : ces droits donneraient lieu à des vexations et menaceraient le principe même de l'inviolabilité, sans le contrôle d'une juridiction internationale chargée d'apprécier la légitimité des mesures prises et de réparer par l'allocation de dommages-intérêts les abus commis.

766. — Mais les puissances maritimes donneront-elles

leur consentement ? M. Gessner en doute, tout en pensant qu'elles ne sauraient manquer d'accepter une juridiction d'appel pour les neutres. Mais en dépit des apparences, le projet de M. Bulmerincq est moins radical que celui de M. Westlake. Si les puissances maritimes admettent l'inviolabilité, nous pensons qu'elles devraient aller jusqu'à sacrifier leur juridiction, pour peu qu'elles aient le sérieux désir d'appliquer sincèrement ce principe. Si elles n'admettent pas l'inviolabilité, que risqueront-elles à consentir à l'établissement d'une juridiction internationale ? Le devoir de celle-ci serait de condamner tous navires ennemis régulièrement saisis : elle s'en acquitterait. Mais il faut les deux progrès : l'heure est venue de les réaliser simultanément et d'organiser, en première instance comme en appel, tant en faveur des ennemis qu'à l'égard des neutres, des tribunaux de prises internationaux chargés d'appliquer le principe de l'inviolabilité.

II

Procédure en matière de prises

767. — Dans son grand et fécond travail sur *Le Droit des prises maritimes*, M. Bulmerincq comprend sous cette rubrique « La procédure devant le tribunal des prises », ce qu'il appelle les trois phases de la procédure, savoir : 1° l'attaque, la visite, la saisie et la conduite du navire ou des marchandises saisies dans un port ; 2° les formalités à l'arrivée dans le port ; 3° la procédure devant le tribunal de première et de seconde instance (1).

On ne saurait, ce nous semble, qu'approuver une idée aussi juste qu'ingénieuse : en effet, étant donné qu'il n'y a plus, dans la pratique réformée et transformée de la guerre maritime, rien qui ressemble de près ou de loin à une *occupatio bellica*, qu'il n'y a plus qu'une saisie pour immixtion dans les hostilités, tout ce qui s'accomplit depuis l'arrêt du bâtiment et sa visite jusqu'au jugement, fait partie d'une procédure destinée à assurer l'observation de règles juri-

(1) Bulmerincq, R. D. I., 1879, p. 343.

diques : la force n'intervient que comme le contrôle et la sanction du droit : le rôle de la marine militaire reprend son véritable caractère, qui n'aurait jamais dû être méconnu.

Mais ce que M. Bulmerincq entend par la première phase de la procédure, n'est autre chose que ce qui est aujourd'hui généralement désigné sous les termes de *devoirs du croiseur* (attaque, visite), *devoirs du capteur* (saisie, conduite dans un port ennemi du bâtiment ou des marchandises saisies, certaines des formalités qui s'accomplissent à l'arrivée dans le port) ; quant aux formalités de l'instruction préparatoire, en les appelant « formalités à l'arrivée dans le port », on ne fait que les désigner sous un nom vague dont l'emploi est légitimé par la diversité des opérations auxquelles peut donner lieu cette instruction préparatoire.

Devoirs du croiseur, devoirs du capteur, instruction préparatoire, ce sont là des points qui ont assurément leur importance ; mais l'intérêt doctrinal qu'ils présentent est moindre que celui qui s'attache à la procédure proprement dite, c'est-à-dire à la procédure qui a lieu devant le tribunal de prises lui-même, et à laquelle se réfèrent les règles concernant la marche et l'administration de la preuve : aussi ne ferons-nous qu'indiquer sommairement, en les défendant s'il est nécessaire, les vues de M. Bulmerincq, en général d'une justesse incontestable, sur ce qu'il appelle les deux premières phases de la procédure, pour insister sur le rôle et les droits des parties devant le tribunal de prises : c'est sur ce point que devra porter l'effort de la réforme.

768. — La saisie d'un navire est précédée de l'arrêt, de la visite et enfin, à la rigueur, dans des cas exceptionnels, de la recherche.

En ce qui concerne l'arrêt, il suffit de rappeler qu'il se fait au moyen d'un coup de canon à poudre ou à boulet perdu, et que quant à la distance à laquelle le croiseur doit se tenir du navire marchand, elle est, *autant que possible*, de la portée du canon ; on ne saurait préciser mieux, ce semble : l'état de la mer n'étant point toujours le même, on doit s'en rapporter aux officiers de marine ; il est heureusement fort rare qu'on puisse mettre sur leur compte des faits tels que celui du capitaine du *San Jacinto*, croiseur fédéral, d'ailleurs célèbre : en voulant visiter près du Havre un bâti-

ment français, il s'en approcha au point de le démâter, soit par maladresse, soit par brutalité, comme le dit Hautefeuille qui rapporte le fait.

Un navire de guerre peut arrêter tout navire privé à la haute mer et dans les eaux des belligérants, sans distinction de nationalité (1).

769. — La visite est le but de l'arrêt : on envoie au navire arrêté une chaloupe commandée par un officier. L'officier qui opère la visite doit se borner à l'inspection des papiers de bord : si ces papiers sont irréguliers, ou s'il y a des motifs sérieux de révoquer en doute leur sincérité, alors seulement interviendra la recherche. La visite a pour but, étant donné le principe de l'inviolabilité, de vérifier si les navires de tout pavillon violent les droits de la guerre maritime, et de permettre à l'encontre des vaisseaux reconnus ennemis et de leurs cargaisons ennemies l'exercice des droits de réquisition et de préemption. Quoique l'usage du convoi paraisse tombé en désuétude, on ferait bien de lui consacrer dans un projet de règlement international une disposition analogue à celle des Instructions italiennes et françaises de 1866 et de 1870. Le même projet contiendrait en outre des dispositions pour le cas de résistance à l'arrêt, à la visite et à la recherche ; enfin il réglerait le sort des paquebots (2).

770. — La visite peut être suivie de la saisie. « La saisie, dit M. Bulmerincq, pour être un acte de droit, exige deux conditions. Il faut d'abord constater dans quelles suppositions on peut saisir les navires, et ensuite dans quelle forme légale la saisie doit être opérée. »

771 — *a*). Sur le premier point, le projet de réforme devra s'inspirer des principes suivants : les dispositions sur la saisie doivent s'appliquer à tous les navires marchands qui sont tous égaux sous ce rapport, au moins en principe, et qu'on saisit pour les mêmes motifs, réserve faite des cas de préemption et de réquisition : on doit spécifier exactement les *motifs de soupçon* qui autorisent la saisie (rupture de blocus ; transport de contrebande de guerre, de troupes,

(1) Bulmerincq, R. D. I., 1879, p. 572-74.

(2) Bulmerincq, R. D. I., 1879, p. 574-82.— En ce qui concerne le cas de résistance passive à la visite, c'est-à-dire le cas où le navire semoncé se dérobe par la fuite, V. *sup.*, n°708-709.

ou de dépêches officielles de l'ennemi ; présence à bord, de papiers doubles, jet de papiers à la mer ; résistance à la visite ou à la recherche) (1).

772. — Un navire ne pouvant plus désormais être saisi en tant qu'ennemi ou par le seul fait qu'il ne justifie pas de sa nationalité neutre, et, les cargaisons ennemies sous pavillon ennemi étant inviolables, on pourrait croire qu'il n'y a plus à s'occuper de la question si délicate des papiers de bord. Mais encore faut-il que les belligérants puissent être renseignés sur la nature du chargement et sur la destination du navire, « lorsqu'il s'agit de juger d'un transport prohibé ou d'une rupture de blocus. » De plus, pour nous qui admettons, à l'encontre des navires et des cargaisons ennemis sous pavillon ennemi, un droit de réquisition et un droit de préemption que nous ne reconnaîtrions pas volontiers à l'encontre des cargaisons et des navires neutres, il importe que le croiseur sache s'il se trouve en présence de neutres ou d'ennemis. Enfin les raisons générales qui ont fait admettre universellement que tout vaisseau à la mer doit avoir un pavillon, c'est-à-dire une nationalité, existent au moins aussi fortes en temps de guerre qu'en temps de paix : si, en temps de paix, tout navire doit pouvoir justifier d'une nationalité déterminée, il doit en être de même en temps de guerre; cela est au moins tout aussi nécessaire; quant aux cargaisons, s'il n'y a rien de suspect, pourquoi ne justifierait-on pas de leur propriété par des documents en bonne et due forme ?

773. — Cela posé, M. Bulmerincq propose d'exiger par une entente internationale les documents suivants: 1° documents relatifs à la propriété du navire ; 2° le connaissement, qui renseigne sur la propriété, la nature et la destination de la cargaison ; 3° le rôle d'équipage avec l'indication de la nationalité du patron et de l'équipage ; 4° les passeports, s'ils ne sont pas suppléés par les documents n° 1 ; 5° le journal du navire. « Ces papiers devraient être exigés par une en-

(1) Bulmerincq, R. D. I., 1879, p. 582-96. — Tout cela, on le remarquera sans effort, et on en trouvera l'ample justification dans les passages auxquels nous renvoyons, n'est que la coordination discrètement améliorée de dispositions de droit positif, empruntées notamment au règlement autrichien du 9 juillet 1866.

tente internationale, et l'on devrait, en même temps, dans une disposition particulière, établir si l'on doit les exiger tous de chaque navire, ou si l'on peut se borner aux documents qui se rapportent spécialement à la question, lorsqu'il s'agit uniquement de la nationalité du navire ou de la cargaison, ou de la proportion existant entre les nationaux et les étrangers dans l'équipage du navire, ou de la destination du navire. Il faudrait en outre une disposition relative à la manière de rédiger ces documents (1). »

774. — Quant à la vente de vaisseaux ennemis pendant la guerre, on ne sera pas surpris de voir M. Bulmerincq admettre sans hésitation que le navire acheté pendant la guerre acquiert la nationalité de l'acheteur, et qu'il l'acquiert aussitôt que le navire est régulièrement inscrit dans le registre de l'État de l'acheteur : la question de bonne foi est même indifférente, à ses yeux, et cela est naturel puisqu'il assimile absolument les sujets ennemis aux neutres (2) : il n'en saurait être de même pour nous qui admettons un droit de réquisition à l'encontre des navires ennemis.

775. — *b*). Sur le second point, c'est-à-dire en ce qui concerne les formalités légales de la saisie, il n'y a rien à changer aux divers règlements : il suffit de les combiner entre eux. — Voici comment M. Bulmerincq s'acquitte de ce soin. Le capteur ferme les écoutilles et la soute aux poudres du navire capturé et y appose les scellés. Il fait de même à l'égard de la cargaison : l'apposition des scellés est précédée d'un inventaire. Il dresse ensuite l'inventaire du navire capturé et fait passer à son bord, pour s'en assurer et y maintenir l'ordre, un équipage suffisant. Il saisit ensuite tous les papiers de bord et lettres qui se trouvent sur le navire capturé, en fait l'inventaire et les enferme dans une enveloppe qui sera revêtue du cachet du commandant du vaisseau de guerre et de celui du patron du navire. Il dresse, en outre, un procès-verbal de capture ; il y indique le lieu, la date et le motif de la saisie, le nom du navire et du capitaine, le nombre d'hommes de l'équipage, la nationalité du navire, du capitaine et de l'équipage, en spécifiant sous quel pavil

(1) Bulmerincq, R. D. I., 1879, p. 597-608.
(2) *Id.*, *ibid.*, p. 608-611.

lon se trouvait le navire au moment de la capture, et s'il a opposé quelque résistance, et laquelle. Il joint au procès-verbal les inventaires du navire, de la cargaison et des papiers de bord, en mentionnant au procès-verbal que ces inventaires ont été dressés. Il envoie enfin une copie du procès-verbal à l'autorité militaire supérieure (1).

776. — La saisie ainsi opérée et constatée, le commandant du vaisseau de guerre doit diriger le navire capturé sur le port de sa nation le plus proche, ou l'y escorter lui-même. « Pendant la course vers le port, on conservera, autant que possible, intacts le navire et la cargaison, et cette dernière enfermée et scellée, sauf dans le cas où la levée des scellés et l'ouverture de la cargaison seront jugées nécessaires dans l'intérêt de sa conservation, avec le consentement du patron. »

Mais ici l'usage a réservé au capteur un droit formidable, celui de détruire la prise. M. Bulmerincq reconnaît ce droit et l'admet dans un grand nombre de cas (2). Pour notre part, nous l'avons répudié, même avec le maintien de la capture : à plus forte raison ne l'admettrons-nous pas, la propriété privée ennemie une fois neutralisée : personne n'autorise le capteur à détruire une prise neutre : pourquoi lui donner le droit de détruire une propriété neutralisée ?

777. — Le navire saisi arrive au port, en supposant qu'il n'ait été ni détruit ni recous. A quelle autorité doit-on remettre le navire saisi, sa cargaison et son équipage ? Au tribunal d'instruction, qui prendra les mesures nécessaires. Les personnes trouvées à bord, à l'exception des militaires ennemis, seront mises en liberté, à moins que le tribunal d'instruction ne veuille recueillir leurs dépositions, auquel cas elles resteront à bord du navire, sous surveillance ; ou si celui-ci a été détruit ou a dû être vendu au port d'arrivée, on les mettra aux arrêts judiciaires (3).

Comment se fera la remise ? Dans les vingt-quatre heures de l'arrivée dans le port, le commandant du croiseur qui a opéré la saisie, ou le conducteur de la prise, devra remettre au tribunal un rapport détaillé sur l'arrêt, la visite, la recherche, s'il en a été fait une, et la saisie, ainsi que sur le

(1) Bulmerincq, R. D. I., 1879, p. 630-647.
(2) *Id., ibid.*, p. 647-649.
(3) Bulmerincq, *op. cit.*, R. D. I., 1880, p. 187-190.

voyage jusqu'au port d'arrivée. Il remettra en même temps le procès-verbal de capture, tous les inventaires qui ont été dressés pour le navire, pour la cargaison, pour les papiers de bord ; il remettra ces papiers eux-mêmes, en attestant sous serment que ce sont ceux qui se trouvaient à bord du navire saisi et qu'ils sont tels qu'on les y a trouvés : il veillera à ce que ces papiers soient enregistrés immédiatement auprès du tribunal auquel ils auront été remis ; dans le cas où l'on n'aura pas trouvé de papiers à bord du navire saisi, le fait sera constaté, sur le serment de l'officier qui a dirigé la visite de ce navire. Le conducteur ne quittera pas le navire avant de l'avoir remis avec l'équipage et la cargaison, au tribunal d'instruction, ni avant que celui-ci y ait apposé les scellés : à ce moment, sa responsabilité cesse, mais il devra informer l'autorité militaire supérieure de la remise faite par lui du navire saisi, de sa cargaison et de son équipage au tribunal d'instruction des prises (1).

778. — L'autorité à laquelle la remise est ainsi faite, est un *tribunal*. Actuellement, dans les différents pays maritimes, les autorités chargées de la réception et de l'instruction sont ou judiciaires, ou administratives, ou mixtes. On peut admettre que, si le jugement doit appartenir à un tribunal international, le soin de l'instruction demeure confié à un tribunal national, mais encore faut-il que ce soit un véritable tribunal (2).

De plus, pour sauvegarder les intérêts divers qui se trouvent en présence, il faut qu'il y ait sur les lieux, au moment de l'instruction : 1° un délégué de l'État capteur, car le tribunal national, chargé de faire une instruction impartiale, ne saurait le représenter ; 2° un délégué du capturé ou des capturés, car il peut y avoir plusieurs intéressés, que le capitaine peut-être ne suffirait pas à représenter à lui seul : le représentant des capturés sera un consul de leur État, ou un consul d'un État neutre, ou un fondé de pouvoirs quelconque choisi par eux. Les représentants du capturé ou des

(1) Bulmerincq, R. D. I., 1880, p. 190-193.

(1) L'art. 10 des *Traits principaux d'un nouveau droit international des prises* soumis à l'Institut par M. Bulmerincq à la session de Paris, porte : « La première constatation des faits a lieu par un tribunal national de l'État dont les navires ont fait la capture. »

capturés devraient avoir le droit d'assister à toutes les opérations du tribunal et de tenir leurs mandants au courant de la marche et de l'état de l'instruction (1).

779. — Cette instruction comprend des actes administratifs et des actes juridiques : il s'agit de constater l'état des choses. Les actes juridiques principaux sont : la constatation des circonstances réelles de la saisie et des motifs qui la légitiment, l'audition des personnes trouvées à bord du navire saisi et l'examen des papiers de bord. Les actes administratifs se rapportent au navire et à la cargaison.

En somme, le tribunal d'instruction a trois choses à faire : 1° dresser l'inventaire du navire et de la cargaison ; 2° procéder à l'interrogatoire des parties ; 3° envoyer le dossier de l'affaire à la cour ou au tribunal international qui doit juger en première instance.

A ces trois actes principaux peuvent s'ajouter quelques actes accessoires ou d'importance secondaire, de sorte que la marche de l'instruction sera la suivante : le règlement suédois du 12 avril 1808 (art. III, § 2. 5. 7) l'indique d'une façon aussi exacte que complète. 1° Visite et inventaire de la prise ; à cet inventaire assisteront un délégué spécial de l'État, et des agents de la douane ; il en sera dressé un procès-verbal muni du sceau de l'autorité compétente. 2° Mesures nécessaires pour la surveillance du navire et de la cargaison, et spécialement mesures concernant les choses sujettes à dépérissement. 3° Enquête sur les circonstances relatives à la capture du navire. 4° Examen des officiers et de l'équipage, et de toutes les autres personnes qui se trouvaient à bord, à l'effet de constater si le rapport du chef conducteur est conforme à la vérité. 5° Interrogatoire des parties et particulièrement du navire et de la cargaison ; les parties peuvent faire valoir leurs droits oralement ou par écrit. 6° Envoi, s'il y a lieu, de l'instruction criminelle à l'autorité compétente, et en tous cas envoi des pièces et des procès-verbaux d'enquête au tribunal international de première instance.

C'est le tribunal d'instruction tout entier, et non un seul juge, qui doit faire l'instruction : spécialement, c'est le tri-

(1) Bulmerincq, R. D. I., 1880, p. 197-198.

bunal, et non un de ses membres délégués à cet effet, qui doit procéder aux interrogatoires, dont l'importance est capitale pour la constatation des faits (1).

780. — L'instruction préparatoire terminée, la procédure devant le tribunal de prises va s'ouvrir.

Actuellement, les affaires de prises présentent, comme nous l'avons vu dans la IIe Partie, le caractère de procès en réclamation : dans les règlements les plus récents (2), elles tendent à dépouiller ce caractère, qui subsiste encore dans la plupart des États maritimes. Ce n'est pas à dire que l'adjudication ne puisse avoir lieu sans réclamation préalable : le capteur peut poursuivre l'adjudication sans avoir à attendre que des prétentions contraires à la sienne viennent s'affirmer. Mais si de telles prétentions sont élevées relativement au navire et à la cargaison, les ayants droit devront former une réclamation proprement dite, revendiquer leur propriété : à eux le rôle ingrat de demandeur, le fardeau de la preuve ; le rôle commode de défendeur est réservé au capteur, qui se trouve ainsi érigé en une sorte de juge de première instance, selon l'expression d'Hautefeuille ; le réclamant devra justifier de son *innocence*, pour employer le terme consacré : il est présumé coupable, par cela seul qu'il a été saisi, et le capteur n'a point à se préoccuper de démontrer qu'il a agi conformément au droit.

781. — Mais, si les ayants droit doivent prouver leur réclamation, ou, comme on dit, leur *innocence*, pourront-ils au moins administrer cette preuve par tous les moyens possibles? Il n'en est rien. Non seulement les rôles sont renversés et la *marche* de la preuve est intervertie, mais encore l'*administration* de la preuve est soumise à des règles restrictives.

Quelques États n'admettent d'autres moyens de preuve que ceux qui se trouvent à bord du navire au moment de la capture ; quelques-uns, en petit nombre, admettent aussi ceux que le réclamant peut produire avant le jugement. Certains États s'en rapportent au tribunal du soin de décider s'il veut ad-

(1) Bulmerincq, R. D. I., 1880, p. 198-295.

(2) Surtout dans le règlement danois du 13 février 1864 et dans le règlement autrichien du 21 mars 1864.

mettre d'autres moyens de preuve que les papiers de bord. . Dans ces États mêmes où les tribunaux de prises sont libres de toute entrave législative, c'est en général une règle constante que le capturé ne peut être considéré comme ayant droit à obtenir l'autorisation de produire de nouvelles preuves, et que, s'il y est autorisé, c'est par pure faveur. En Angleterre, Sir W. Scott et Sir John Nicholl ont nettement formulé cette règle, qui a été adoptée par la jurisprudence des tribunaux de prises des États-Unis : le juge Story la présente comme une règle essentielle en matière de prises. Sir Travers Twiss rappelle, — nous l'avons déjà constaté (n° 374) d'après M. Hall, — qu'elle ne fait aucun doute en Angleterre à l'heure actuelle. « Dans le cas où la cause paraît douteuse d'après l'examen des papiers originaux et l'interrogatoire des officiers et des autres personnes trouvées à bord du navire saisi, le tribunal de prises peut, à son gré, accorder aux ayants droit le temps de suppléer à l'insuffisance de cette première enquête par la production de nouveaux témoignages. Mais cette production de nouvelles preuves n'est en aucun cas matière de droit; elle dépend du pouvoir discrétionnaire du tribunal; et dans les cas où un supplément de preuves est nécessaire pour dissiper des doutes et où le tribunal ne l'accorde pas, quoique les ayants droit sollicitent cette faveur,..... une condamnation est la suite certaine du refus. (1) »

782. — La sentence condamne ou relaxe, soit le navire et la cargaison, soit l'un des deux seulement. Les frais, en cas de capture évidemment injuste et de relaxation du navire et de la cargaison, sont à la charge de l'État capteur; ils sont à la charge des intéressés, en cas de condamnation de l'un ou de l'autre. Ce sont encore les propriétaires intéressés qui, malgré la relaxation de la prise, supportent les frais, si le capteur avait seulement des motifs de soupçon : si la conduite du capteur est absolument inexcusable, et s'il n'y avait à la saisie aucun prétexte, même le plus léger, des dommages-intérêts pourront être alloués. Les parties ont le droit d'interjeter appel devant un tribunal supérieur; mais, en règle générale, l'appel n'a pas d'effet suspensif, et, s'il

(1) Sir Travers Twiss, *La théorie de la contin.*, p. 6-9.

est ouvert en principe aux sujets ennemis aussi bien qu'aux sujets neutres, ceux-là se garderont bien d'user de la faculté qui leur est accordée en théorie, car l'irrégularité la plus grave dans les faits et gestes du capteur entraînerait pour conséquence unique la confiscation de la prise au profit de l'État : qu'importe au sujet ennemi que sa propriété, en tous cas perdue pour lui, soit adjugée au trésor public ou à l'état-major et à l'équipage du vaisseau de guerre qui l'en a dépouillé ?

783. — Cette façon d'envisager les choses, ce renversement des rôles, cette interversion de la *marche* de la preuve, et les restrictions dont *l'administration* en est entourée, ont dès longtemps frappé les publicistes. Comme presque tous se sont placés uniquement au point de vue des intérêts et des droits des neutres, nous nous bornerons à mentionner une des plus anciennes protestations, celle de d'Abreu, et une des plus récentes, celle de Sir Travers Twiss.

784. — D'Abreu, sans être un des défenseurs les plus fermes des droits des neutres, et malgré sa disposition à se contenter en général des usages établis et des prescriptions de sa législation nationale, n'a pu s'empêcher de s'inscrire en faux contre la pratique suivie devant les tribunaux de prises.

Dans tout jugement, remarque l'auteur espagnol, interviennent trois personnes : le juge, le demandeur, le défendeur ou l'accusé. Le premier distribue, le second demande, le troisième se défend. Dans le jugement des prises, le demandeur est le capteur. Ce serait donc à lui de prouver la culpabilité de l'accusé ou capturé, qui, jusqu'à preuve du contraire, doit être présumé innocent. Mais ces principes, les seuls vrais, ne sont pas suivis dans la pratique, et c'est du vaisseau capturé qu'on exige la preuve de son innocence.

On devrait admettre aussi tous les moyens de preuve ; mais on n'accepte d'autres papiers que ceux qui se trouvent à bord au moment de la capture.

A ce double point de vue, d'Abreu se montre aussi catégorique que possible. « L'obligation de prouver la légitimité de la prise regarde l'armateur. » La faveur que mérite la course ne saurait prévaloir contre cette règle de justice. « Je conviens, dit-il, qu'il faut avoir quelque égard pour les armateurs,

afin de les *animer* à la poursuite de l'ennemi, qui intéresse si fort l'État. Mais *je croirai toujours*, malgré cette considération, *qu'il est de la justice* que l'armateur démontre que les marchandises saisies sont de l'ennemi, avant qu'on décide légitime sa capture. » — « Les procès que les prises occasionnent ne doivent point être jugés sur les seules pièces qui auront été trouvées à bord du vaisseau pris, et il faut que le vaincu puisse en produire d'autres dans le terme que le juge lui fixera (1). »

785. — Sir Travers Twiss, après avoir constaté la pratique actuelle, s'exprime ainsi au sujet de l'administration de la preuve : « C'est ici, je pense, qu'il y a lieu aujourd'hui de montrer plus d'équité envers les neutres en matière de supplément de preuves, et c'est une question bien digne des sérieuses méditations des gouvernements, que celle de savoir si dans tous les cas douteux, devant les tribunaux de prises, au lieu que la production de preuves supplémentaires soit une concession gracieuse des juges, l'ayant droit ne pourrait pas être autorisé de plein droit à produire de nouvelles preuves après l'audition de première instance, sauf toutefois la faculté maintenue au tribunal d'exiger caution pour les frais. J'excepte naturellement les cas où il y a eu méfait réel de la part de l'ayant droit. Je puis dire par expérience qu'une telle modification dans la pratique des tribunaux de prises diminuerait considérablement l'odieux qui, dans l'état actuel des choses, s'attache au caractère inquisitorial des procédures (2). »

786. — M. Bulmerincq, se plaçant tout d'abord au point de vue des principes purs, n'hésite pas à déclarer qu'il faut, « suivant la seule théorie juste, que l'État saisissant comparaisse comme demandeur, et le propriétaire du vaisseau ou de la cargaison comme défendeur. » « C'est uniquement par suite d'une fiction que jusqu'à présent le propriétaire du vaisseau ou de la cargaison se présentait comme réclamant, c'est-à-dire comme demandeur. On n'avait pas remarqué que cette interprétation présupposait que l'État avait commis un

(1) Abreu (le Cheval. d'), *Traité des prises*, éd. fr. 1758, part. II, ch. XII, p. 97-104 ; ch. XIII, § 5, p. 107-108 ; ch. XV, § 1, p. 117-118. Cf. Negrin, *Trat. el.*, n° 320, p. 270 sqq. ; Bulmerincq, R. D. I., 1878, p. 423.
(2) Twiss, *op. cit.*, p. 9-10.

acte qui n'était pas fondé en justice, ou du moins dont la légalité était contestable ; tandis qu'il est entendu que l'État du capteur peut y procéder en vertu du droit de la guerre qu'il peut exercer ; par conséquent, on peut considérer cet acte comme un acte légalement permis, puisque l'on basait tout le droit de prise sur le droit de la guerre (1). » On ne saurait prétendre qu'en fait, dans un tel procès, les intérêts des parties soient sauvegardés lors même qu'elles sont prévenues à temps pour réclamer avec efficacité. « Il nous semble donc, conclut M. Bulmerincq, que l'intérêt même des parties, comme celui des belligérants, exige que la procédure offre de meilleures garanties d'un jugement équitable (2). »

787. — Pour notre part, nous nous croyons en droit d'affirmer que l'état de choses actuel ne repose sur aucun fondement théorique : l'avantage des belligérants, le désir de renforcer autant que possible les droits de la guerre, voilà où il faut chercher l'origine du procès en réclamation, du renversement des rôles, de l'interversion de la *marche* de la preuve, des entraves apportées à l'*administration* de cette même preuve.

La propriété privée ennemie sous pavillon ennemi est sujette à saisie et à confiscation : autant l'État belligérant ou ses délégués font d'efforts pour s'en emparer, autant les particuliers ennemis ont envie de la soustraire à la capture : de là, des ruses, des fraudes, des simulations de toute sorte, la fabrication et la vente sur une vaste échelle de faux papiers de mer. Comment les capteurs et les cours de prises pourraient-ils faire leur besogne, pour employer l'expression d'un ministre anglais, s'il incombait au capteur de prouver que le navire et la cargaison saisis sont véritablement ennemis, et si le tribunal de prises se trouvait en présence de documents produits après la saisie, qui ont pu, sans qu'il ait aucun moyen de s'en assurer, être faits après coup ? Autant vaudrait abolir le droit de capture, que de ne pas présumer ennemi tout ce qui a été saisi en cette qualité : on pourra, à l'occasion, sacrifier un neutre, mais qu'importe,

(1) Bulmerincq, *op. cit.*, R. D. I., 1879, p. 354-355.
(2) *Id.*, *ibid.*, p. 356.

pourvu que les droits du belligérant restent intacts ? Et quand un navire notoirement neutre aura été saisi pour violation des devoirs de la neutralité, ce sera au neutre à prouver qu'il a été saisi à tort : il n'avait qu'à ne pas donner lieu à des soupçons, qu'à se maintenir dans une neutralité stricte et irréprochable.

788. — Le temps de ces injustices est passé : il faut que l'ordre naturel des choses soit rétabli, en faveur aussi bien des ennemis que des neutres. La propriété privée ennemie est-elle déclarée inviolable ? Les belligérants, placés sur le même pied que les neutres, auront droit aux mêmes égards, et leurs navires et leurs cargaisons ne pouvant être saisis et confisqués que pour *causes déterminées*, ils joueront le rôle de défendeur : *unusquisque præsumitur bonus*, dirions-nous, si l'on considérait la saisie et la confiscation comme une pénalité proprement dite ; *onus probandi incumbit ei qui dicit*, dirons-nous pour ceux qui répugnent à attribuer à ces mesures un véritable caractère pénal. La propriété privée ennemie devrait-elle demeurer saisissable sous pavillon ennemi ? Une réforme radicale de la procédure n'en serait pas moins nécessaire et urgente. Un navire, une cargaison, sont saisis comme ennemis : procès sur la légitimité de la saisie ; quel est le demandeur, si ce n'est le capteur ? A lui de prouver le caractère hostile : la seule concession que l'on pourrait lui faire, ce serait de maintenir la présomption qui voit, jusqu'à preuve du contraire, une cargaison ennemie dans toute marchandise chargée à bord d'un vaisseau ennemi ; le capteur ayant démontré le caractère hostile du navire saisi, ce sera aux propriétaires de la cargaison qui se prétendront neutres, à prouver leur nationalité neutre et leur propriété, c'est-à-dire la neutralité de cette cargaison, mais alors par tous les moyens de preuve : le tribunal de prises fera un triage parmi ces moyens de preuve, mais il ne pourra refuser aux ayants droit la faculté de produire tous ceux qu'ils auront à leur disposition en temps voulu et déterminé. Peut-être même faudrait-il bannir cette présomption, qui, d'ailleurs, n'aura plus raison d'être le jour où l'inviolabilité de la propriété privée ennemie à la mer, pour la simplification immense de toute la matière des prises, sera un principe du droit des gens positif universel.

— Maintenant, comment organiser l'instance, pour l'observation des véritables principes?

Bulmerincq, qui a approfondi plus que tout autre, ces importantes questions, donne les indications suivantes, que lui fournissent ou lui suggèrent les règlements les plus récents sur la procédure en matière de prises : « L'État capteur, après les formalités préliminaires dans le port d'arrivée, introduira devant le tribunal de prises international, formé comme il est dit plus haut, en qualité de demandeur, en vertu de la saisie opérée par lui, une action formelle avec les pièces à l'appui, dans laquelle il justifiera la saisie opérée contre les propriétaires du navire et de la cargaison. Le tribunal communiquera cette demande aux intéressés pour demander explication. Les parties, invitées à s'expliquer, devront adresser leur réponse au tribunal, en y joignant toutes les preuves possibles et les propositions pour compléter l'enquête. Le tribunal demandera ensuite à l'État capteur une nouvelle réponse à celle-ci. Puis il ordonnera une production de preuves et une enquête complémentaire, si les parties le désirent; ensuite le tribunal réclamera des deux parties, de l'État capteur comme demandeur et même des défendeurs, des conclusions dans un délai fixé, et prononcera enfin sa sentence dans un délai fixé. Les particuliers auront le droit de se faire représenter devant le tribunal, verbalement et par écrit, par des avocats, et l'État, par un personnage officiel désigné par lui à cet effet. Le tribunal d'appel réclamera des parties la justification de l'appel et la réfutation de celle-ci. Il sera permis à l'appelant de joindre à son mémoire justificatif d'appel, les nouvelles preuves qu'il sera parvenu à se procurer. La partie intimée sera ensuite invitée à fournir la réfutation de ces preuves, puis aura lieu une nouvelle production de preuves après laquelle les parties devront déposer leurs conclusions. Le tribunal rendra son arrêt dans un délai fixé. Il sera toujours donné connaissance à l'État belligérant de la marche de l'affaire de saisie, dans le cas où il ne sera pas tenu au courant par le juge nommé par lui; et comme il est partie demanderesse, on devra lui communiquer toutes les propositions et explications de l'autre partie pour y répondre à son tour (1). »

(1) Bulmerincq, *op. cit.*, R. D. I., 1879, p. 357.

790. — L'éminent rapporteur de la commission des prises maritimes a tantôt précisé, tantôt développé ces indications, dans les vingt-cinq articles qu'il a soumis à l'Institut de droit international à la session de Paris, sous le titre de *Traits principaux d'une réforme du droit des prises*. Les art. 11-21 de ces *Traits principaux*, rangés sous la rubrique *Procédure ou droit des prises formel*, sont ainsi conçus :

« Art. 11. Les actes ou procès-verbaux relatifs à la constatation des faits, seront, dans un délai à déterminer, transmis par le tribunal qui y a procédé, au tribunal des prises international de première instance. Copie en sera remise à l'État ou aux États capteurs.

Art. 12. Le tribunal des prises de première instance a le droit de soumettre à examen la constatation, et au cas où il le jugerait nécessaire, d'ordonner d'office un complément d'instruction. Le tribunal qui a fait la constatation est tenu de procéder à ce complément dans le plus bref délai.

Art. 13. Sur le vu des actes de la constatation et après avoir fait compléter l'instruction, s'il y a lieu, le tribunal des prises de première instance invite les propriétaires du navire ou de la cargaison intéressés dans la capture, par les feuilles publiques et par notification directe, à faire valoir leurs droits ou contradictions. Un terme plus ou moins long, suivant la distance qui sépare le domicile des particuliers intéressés, du siége du tribunal des prises est fixé pour l'affirmation de ces droits ou contradictions.

Art. 14. Après réception de la déclaration des propriétaires intéressés, laquelle peut aussi être donnée par eux en personne ou par mandataire à ce dûment constitué, cette déclaration est expédiée à l'État capteur ou aux États capteurs, pour y répondre dans un délai déterminé.

Art. 15. Si, en suite des déclarations ou contre-déclarations faites, une procédure ultérieure, notamment une procédure de preuve est nécessaire, le tribunal des prises l'ordonne, soit d'office, soit sur demandes des parties, auquel cas celles-ci apportent ou indiquent les moyens et éléments de preuve qui peuvent être nouveaux, et le cas échéant, si elles désirent que certaines personnes soient entendues comme témoins, fournissent les questions qui doivent être posées.

Art. 16. Cette procédure éventuelle terminée, le résultat en est notifié aux parties — particuliers et État capteur, — lesquelles sont invitées à présenter leurs déclarations finales dans un délai déterminé.

Art. 17. Après réception des premières déclarations ou contradictions, ou, dans le cas d'une procédure de preuve, après réception des déclarations finales ou après expiration du délai fixé pour les déclarations, le tribunal des prises de première instance prononce et notifie la sentence aux parties, avec indication des formalités d'appel pour le cas où les parties ne seraient pas satisfaites de la sentence.

Art. 18. Les parties peuvent se pourvoir par appel ou requête auprès du tribunal des prises de seconde instance. Les mémoires d'appels ou requêtes doivent être produits dans un délai déterminé.

Art. 19. Le tribunal des prises de seconde instance n'est point obligé de se borner à réviser le jugement de première instance en tenant compte des griefs mentionnés dans le mémoire de l'appelant. Il peut décider d'office ou sur demande des parties, que les débats seront repris, auquel cas de nouveaux moyens de preuve peuvent être apportés. Les parties sont invitées à répondre à l'appel ou requête de l'adversaire, ou à donner leurs déclarations finales en cas de reprise des débats et après notification des résultats de la preuve. Dans ces deux cas, les déclarations doivent être faites par les parties dans le plus bref délai.

Art. 20. Après que les premières ou éventuellement les secondes déclarations ont été faites, le tribunal des prises de seconde instance rend son arrêt, lequel est définitif et sans appel, pour l'État intéressé comme pour les particuliers.

Art. 21. Le tribunal des prises de première instance est chargé de la publication et de l'exécution du jugement de seconde instance. Le tribunal des prises de première instance adresse à cet effet aux autorités compétentes de l'État capteur les réquisitions nécessaires. Le tribunal des prises de première instance est chargé, de même, de l'exécution du jugement qui n'a pas été attaqué par les parties dans le délai d'appel (1).

(1) *Ann. de l'Inst.*, 3e et 4e années, I, 1880, p. 105-108. — Les 25 articles ont été approuvés par l'Institut, dans leur ensemble (V. *sup.*

« Lorsque l'État capteur et les propriétaires des objets capturés, conclut M. Bulmerincq, seront représentés de cette manière, et lorsque les deux parties pourront faire valoir leurs droits dans une procédure régulière devant un tribunal réellement international, tout motif de plainte concernant l'organisation et la procédure sera écarté (1). »

n° 522) : on peut être certain, que la savante compagnie en fera la base de son grand *Projet :* c'est pour cela que nous avons donné le texte de ceux qui se réfèrent au droit formel des prises.

(1) Bulmerincq, *op. cit.*, R. D. I, 1879, p. 357-58.

CONCLUSION

791. — Les principaux monuments de la jurisprudence maritime au Moyen-Age contiennent des pages blanches « qu'on avait soin de ménager à la fin, dit Cauchy, pour montrer que le livre était toujours ouvert et que chaque âge pouvait y déposer le tribut de son expérience (1). » Sur l'une des pages blanches du livre encore ouvert du droit maritime international de la guerre, tel que le passé nous l'a transmis, le XIXe siècle doit écrire : inviolabilité de la propriété privée ennemie ; organisation de tribunaux de prises internationaux ; réforme de la procédure à suivre dans les affaires de prises.

792. —Vingt-cinq ans se sont écoulés depuis la Déclaration de Paris ; ces nouveaux progrès ne sont pas prématurés. Le temps, s'il a démontré l'insuffisance de l'œuvre du Congrès de Paris, a aussi consacré cette œuvre, dont on a souvent mis en doute la viabilité. La Déclaration de Paris est sortie victorieuse des nombreux assauts qu'elle a eu à subir dans le Parlement anglais ; elle a été observée scrupuleusement, dans toutes les guerres maritimes qui se sont succédé depuis 1856. La franchise du pavillon neutre est désormais un principe acquis et irrévocable. Non moins acquise et irrévocable, est l'abolition de la course : on pourrait en douter à bon droit, si cette abolition n'était pas pleinement compatible avec la création d'une marine volontaire ; mais comme il est simplement question d'écarter une institution malencontreuse, et non d'empêcher les États maritimes, de premier ou de dernier ordre, de faire appel à toutes les forces vives de la nation, on peut reléguer définitivement la course dans le passé, où elle a eu sa raison d'être et ses jours de gloire. Mais l'inviolabilité du pavillon neutre et l'a-

(1) Cauchy, *Droit marit. int.*, I, p. 306.

bolition de la course ne sont que des jalons : le terme final du progrès à réaliser est l'inviolabilité de la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi.

793.—Ce principe est, dès à présent, on peut l'affirmer sans témérité aucune, inscrit dans la conscience de l'humanité. La conscience s'étonne et se révolte, quand on lit en tête des Instructions adressées à la flotte au début d'une guerre maritime : « Vous courrez sus aux bâtiments de commerce ennemis. » Il y a là quelque chose qui choque non-seulement « le goût du juste » (1) d'un homme de science, la conscience d'un *quaker* ou le philanthropisme d'un membre des *Sociétés des Amis de la Paix*, mais encore le sentiment même du juste du premier homme venu du XIXe siècle. Or, quand un désaccord aussi criant se produit entre les revendications de la conscience et l'état actuel des choses, on peut être assuré que tôt ou tard cet état choses disparaîtra et que la victoire restera à la conscience.

794.— Il s'agit donc moins de savoir si le principe de l'inviolabilité triomphera que de savoir dans quelle mesure il sera appliqué et quelles restrictions il subira : c'est ce que nous avons essayé de marquer avec quelque soin, en assujettissant la liberté du commerce ennemi aux deux grandes restrictions qui pèsent sur le commerce neutre, la contrebande de guerre et le blocus, et en admettant, à l'encontre des navires de commerce ennemis et de leurs cargaisons ennemies, un droit de préemption et de réquisition, dont les limites et les conditions d'exercice ont été fixées d'après les usages les plus constants de la guerre continentale. Nous avons réclamé bien moins une inviolabilité chimérique et irréalisable que la substitution d'un droit de la guerre raisonnable et tenant compte de la nécessité militaire dès qu'elle est *actuelle* et *constatée*, au règne de la force brutale et d'un aveugle arbitraire : si nous voulons soustraire la propriété privée ennemie à l'exercice d'un droit de chasse illimité, qu'une pratique immémoriale tolère juqu'au sein de conditions économiques radicalement transformées, et en opposition avec l'effort de la conscience et de la pensée contemporaines, c'est pour assujettir à la saisie,

(1) On sait que l'expression est de M. Valette.

pour *causes déterminées*, cette propriété contre laquelle la guerre ne doit plus être dirigée, mais qui doit en supporter, dans une juste mesure, les effets indirects et le contre-coup.

795. — Le vieux principe qui attribue au souverain du capteur la compétence et la juridiction en matière de prises ne trouve pas plus grâce devant la conscience du XIXe siècle : elle proclame à juste titre inadmissible le fait, par le belligérant, d'être juge dans sa propre cause. Aussi bien la constitution de tribunaux de prises internationaux paraît-elle indispensable pour assurer l'observation sérieuse du principe de l'inviolabilité et pour empêcher, par l'intervention et par le contrôle d'une juridiction vraiment internationale, seul organe autorisé du droit international, les restrictions légitimes et nécessaires que comporte ce principe, d'absorber et d'anéantir le principe lui-même. Les sujets neutres pourront recourir à leur souverain, s'ils sont injustement lésés et ne peuvent obtenir réparation auprès des tribunaux du belligérant ; les sujets ennemis, dont le souverain est sous le coup de la guerre, n'ont pas cette ressource : il importe que leur cause soit remise en de bonnes mains, qui maintiennent haut et ferme, au milieu du choc des armes, le drapeau de leurs franchises.

796. — Enfin, le caractère anormal de la procédure suivie en matière de prises maritimes, l'interversion des rôles et de la marche de la preuve, les restrictions apportées à l'administration de cette preuve, sont tout autant de legs du passé, que répudie non-seulement l'esprit nouveau du droit maritime international de l'avenir, mais encore la justice la plus rudimentaire : une réforme de cette procédure est donc indispensable.

797. — Comment ces progrès convergents se réaliseront-ils? Assurément, on ne saurait souhaiter rien de mieux que de voir les États maritimes s'approprier d'un commun accord le Projet de droit matériel et formel des prises élaboré par l'Institut de droit international. Mais peut-être le dernier terme du progrès ne sera-t-il pas atteint tout d'un coup. Peut-être, avant d'en arriver là, verra-t-on quelques puissances consacrer dans des traités de commerce isolés, quoique la conclusion en soit parfois laborieuse, les réformes signalées ou au moins quelques-unes d'entre elles ; peut-

être faudra-t-il les désastres d'une grande guerre maritime, faite avec le maintien du droit de capture, pour imposer aux puissances des Deux-Mondes réunies en Congrès l'adoption d'un nouveau droit de la guerre maritime. Nous préférons espérer, nous nous croyons même en droit de penser, que cette adoption si désirable et si nécessaire se réalisera sans ces lenteurs et surtout sans ces redoutables éventualités : une conférence internationale, comme celles d'où sont sorties les Conventions de Genève et de Saint-Pétersbourg, pourrait arrêter les principaux traits d'une réforme du droit de la guerre maritime, et préparer ainsi une convention générale, dont la conclusion honorerait le XIXe siècle à son déclin.

798. — Ici, nous sommes appelé à revenir une dernière fois sur ce que M. de Laveleye a pu appeler le cœur même de la question. Le principe de l'inviolabilité serait universellement admis, sans l'opposition de la Grande-Bretagne. Il n'est pas contestable que ce principe n'est pas encore entré dans la conscience de la masse du peuple anglais. Mais déjà en Angleterre des voix autorisées en réclament l'adoption, pour des raisons d'intérêt bien entendu. Malgré l'agitation que ne manqueraient pas de provoquer les partisans du vieux droit de la guerre maritime, le gouvernement anglais, s'il était engagé dans une guerre, renoncerait peut-être à exercer le droit de capture : cela dépendrait, comme on l'a dit, de la question de savoir s'il aurait un allié, ou quels adversaires il aurait à combattre. Si, quant à présent, il ne semble pas qu'il soit disposé à entamer des négociations sur la réforme du droit de la guerre maritime, le jour peut bientôt se lever où un de ces grands courants d'opinion, soudains et irrésistibles comme il en surgit parfois dans les pays habitués de longue date à la pratique de la liberté, l'obligera à changer d'attitude.

La constitution de tribunaux de prises internationaux et l'adoption d'une procédure uniforme et véritablement judiciaire pour les affaires de prises, pourraient rencontrer des résistances ailleurs qu'en Angleterre. Mais, quelles que soient les difficultés, aucune n'est insurmontable : il n'en est aucune qui ne tienne à quelque préjugé ou à quelque malentendu, dont une loyale discussion ne puisse faire promptement justice. La force de l'opinion publique et l'élan de la pensée contemporaine ont triomphé de bien d'autres

obstacles, ont terrassé des préjugés bien plus invétérés : il sera relativement facile au siècle qui a su abolir l'esclavage, d'achever l'œuvre de la civilisation de la guerre maritime, déjà commencée par l'abolition de la course et par la consécration de l'immunité du pavillon neutre, en assurant le respect de la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi par la constitution de tribunaux de prises internationaux et par l'adoption d'une procédure équitable et rationnelle en matière de prises.

799. — Au surplus, qu'on ne s'y trompe pas. Toutes les nations ont un intérêt évident à la réalisation immédiate ou prochaine de cette triple réforme. Belligérants et neutres souffriraient gravement d'une guerre maritime qui surviendrait, avant que la pratique actuelle n'eût été radicalement transformée. Cette pratique, nous l'avons vu, constitue dans ses complications et dans son incohérence, une menace formidable pour le commerce neutre. La règle que toute propriété privée ennemie sous pavillon ennemi est saisissable soulève dans son application de telles difficultés, est entendue certaines puissances avec une telle extension, que les par neutres se trouvent endernière analyse sensiblement atteints par une règle qui, en apparence, n'est dirigée que contre le commerce ennemi. Ainsi donc, non-seulement parce que les intérêts de toutes les nations sont étroitement solidaires les uns des autres, mais encore parce que les droits de leurs sujets sont compromis par une règle arbitraire appliquée par des tribunaux difficilement impartiaux devant lesquels c'est suivie une procédure qui sacrifie les droits de la défense, les États dont le rôle habituel est la neutralité doivent prendre fait et cause pour la réforme du droit maritime : la nécessité d'une telle réforme est urgente, et sa réalisation prochaine pourra seule compenser l'inégalité de puissance qui existe entre les différents États, en créant pour tous un droit égal, qui rendra désormais impossible ce fait, dont les guerres maritimes ont offert si souvent le spectacle : l'oppression des faibles par les forts.

800. — Quand le droit de la guerre maritime aura subi la triple réforme que nous avons esquissée ; il présentera sur le droit de la guerre continentale une éclatatante supériorité : sur

terre comme sur mer, la propriété privée sera respectée ; mais sur terre, les faits et gestes des belligérants ne seront soumis à aucun contrôle, tandis que dans la guerre maritime un tribunal international soumettra tous leurs actes à un impartial jugement. C'est ainsi que le droit de la guerre maritime, après avoir été longtemps l'enfant délaissé du droit public, suivant une expression très-employée, deviendra son enfant chéri. Mais, s'il y a des harmonies économiques, il y a aussi des harmonies juridiques : le progrès appelle le progrès ; un jour viendra où le droit de la guerre continentale, après avoir été le point de départ de la réforme du droit de la guerre maritime, empruntera à ce droit ses institutions et ses règles, et où les abus de toute sorte, si faciles matériellement et en fait si fréquents dans la guerre continentale, deviendront moralement aussi impossibles que dans la guerre maritime.

ERRATA

Page 8, note 3, ligne 2, *au lieu de* p. 69-79, *lisez* p. 69-70.
— 10, note 2, ligne 3, *au lieu de* Luyd, *lisez* Lugd.
— 12, note 3, ligne 2, *au lieu de* son article 3, *lisez* son article 2.
— 16, titre, ligne 4, *au lieu de* 1458, *lisez* 1498.
— 24, note de la page précédente, ligne 8, *au lieu de* p. 79 et 88, *lisez* p. 77 et 88.
— 29, note 1, ligne 2, *au lieu de* p. 847, *lisez* p. 849.
— 33, ligne 9, *au lieu de* prisonnier, *lisez* prisonniers.
— 35, note 4, ligne 3, *au lieu de* du 17 juillet 1584, *lisez* du 27 juillet 1584.
— 45, note 1, ligne 23, *au lieu de* 1799, *lisez* 1779.
— 46, ligne 33, *au lieu de* Ryswick, *lisez* Ryswyck.
— 50, ligne 25, *au lieu de* 1774, *lisez* 1767—1774.
— 54, ligne 15, *au lieu de* à, *lisez* de.
— 59, note 1, ligne 1, *au lieu de* (3), *lisez* (1).
— 68, ligne 21, *au lieu de* assembléé, *lisez* assemblée.
— 72, ligne 28, *au lieu de* 2 mai 1796, *lisez* 2 mars 1796.
— 82, ligne 18, au lieu de *enemies, cargoes,* lisez *enemies' cargoes.*
— 84, note 1, ligne 2, *au lieu de* coordoné, *lisez* coordonné.
— 85, note 1, ligne 4, *au lieu de* conforme, *lisez* conformes.
— 90, ligne pénultième, *avant ces mots* maritime international, *suppléez ceux-ci* : du droit.
— 93, note 1, ligne 1, *au lieu de* (4), *lisez* (1).
— 98, note 1, ligne 1, *au lieu de* (3), *lisez* (1).
— 111, note 3, ligne 1, *au lieu de* atchenovski, *lisez* Katchenovski.
— 117, note 2, ligne 2, *au lieu de* Pavie, 1877, *lisez* Pavie, 1867.
— 123, ligne 4, *au lieu de* se sont fait, *lisez* se sont faits.
— 131, ligne 24, *au lieu de* M. Vidaré, *lisez* M. Vidari.
— 133, note 1, ligne 1, *au lieu de* (3), *lisez* (1).
— 137, ligne 18, *au lieu de* sauf-conduits, *lisez* saufs-conduits.
— 149, ligne 14, *au lieu de* M. de Gladstone, *lisez* M. Gladstone.
— 157, titre, ligne 2, *après* PROPRIÉTÉ PRIVÉE, *suppléez* : ENNEMIE.
— 158, ligne 2, *au lieu de* consacré, *lisez* adopté.
— 180, ligne 9, *au lieu de* whit, *lisez* with.
— 180, note 1, ligne 1, *au lieu de* § 153, lisez § 154.
— 210, ligne 21, *au lieu de* un tel aveu, *lisez* cet aveu.
— 212, note 1, ligne 2, *au lieu de* p. 50-53, *lisez* p. 51-53.
— 217, note 1, ligne 2, *au lieu de* p. 252, *lisez* p. 262.
— 218, ligne 15, *au lieu de* 1581, *lisez* 1584.
— 223, note 2, ligne 2, *au lieu de* p. 162, *lisez* p. 262.
— 235, note 1, ligne 1, *au lieu de* R. N. G., *lisez* N. R. G.
— 237, ligne antépénultième, *avant ces mots* L'art. 14, *suppléez* : 205. —
— 237, note 1, ligne 1, *au lieu de* p. 265, *lisez* p. 266.
— 245, note 3, ligne 2, *après ces mots* : art. 7, *suppléez ceux-ci* : de 1747, art. 6.
— 258, note 1, ligne 1, *au lieu de* tit. I, *lisez* tit. VI.
— 267, ligne 12, *au lieu de* sauf-conduits, *lisez* saufs-conduits.

— 279, ligne 21, *au lieu de* on ne peut, *lisez* on ne saurait.
— 279, note 1, ligne 13, *au lieu de* blang-seing, *lisez* blanc-seing.
— 291, note 1, ligne 3, *au lieu de* 1872, *lisez* 1873.
— 293, ligne 9, *au lieu de* incendié: par ces corsaires, *lisez* incendié par ces corsaires.
— 297, ligne 33, au lieu de sancti oning, lisez sanctioning.
— 309, note 2, ligne 2, *au lieu de* 1690, *lisez* 1696.
— 310, ligne pénultième, *au lieu de* 177,9, *lisez* 1779.
— 316, ligne 7, *au lieu de* aux 3/4, *lisez* au 1/3.
— 316, ligne 29, *après ces mots*: de 1781, art. 7, *suppléez ceux-ci*: de 1787, art. 7.
— 317, note 1, ligne 1, *au lieu de* (1400—1780), *lisez* (1400—1789).
— 327, ligne 21, *au lieu de* acompetent, *lisez* a competent.
— 333, ligne 23, *au lieu de* le premier amateur, *lisez* le premier armateur.
— 364, note 1, ligne 1, *au lieu de* M. Paternotro, *lisez* M. Paternostro.
— 376, note 2, ligne 1, même rectification.
— 383, ligne 18, *au lieu de* mais ajoutant, *lisez* mais en ajoutant.
— 388, ligne 33, *au lieu de* ennemy's *lisez* enemy's.
— 398, ligne antépénultième, au lieu de *igitar*, lisez *igitur*.
— 400, note 3, ligne 1, au lieu de *cap.* IV, lisez *cap.* VI.
— 403, note 1, ligne 1, *au lieu de* p. 87-59, *lisez* p. 87-89.
— 412, note 1, ligne 2, *au lieu de* p. 369-60, *lisez* p. 359-60.
— 414, ligne 9, après 404, suppléez: *bis*.
— 417, note 1, *au lieu de* 1876, *lisez* 1875.
— 426, ligne 1, *au lieu de* un chapitre intitulé, *lisez* un chapitre de son rapport, intitulé.
— 435, ligne 37, *avant ces mots* Tout en déclarant, *suppléez* : 426. —
— 446, ligne 1, *au lieu de* 537, *lisez* 437.
— 452, note 1, ligne 1, *au lieu de* p. 45-49, *lisez* p. 45-46.
— 458, ligne 2, au lieu de *contrabbanda*, lisez *contrabbando*.
— 460, note 3, ligne 1, *au lieu de* p. 142, *lisez* p. 143.
— 473, ligne 10, au lieu de *Ausbourg*, lisez *Augsbourg*.
— 523, ligne 23, *au lieu de* occupée, *lisez* occupé.
— 524, ligne 9, *au lieu de* Mias, *lisez* Mais.
— 543, ligne 20, *au lieu de* privilégié, *lisez* privilégiée.
— 544, ligne 10, *au lieu de* Tout d'abord, *lisez* Et d'abord.
— 558, ligne pénultième, *après* 579, suppléez : *bis*.
— 595, ligne 18, *au lieu de* termine, *lisez* se termine.
— 616, ligne 26, *au lieu de* demander, *lisez* demande.
— 626, note 3, ligne 1, *au lieu de* § 2429, p.6 sqq., *lisez* § 2497, p.50 sqq.
— 635, note 3, ligne 1, *au lieu* de I, *lib. cap.* XI, *lisez lib.* I, *cap.* XI.
— 642, note 2, ligne 1, *au lieu de* p. 168, *lisez* p. 186.
— 642, note 3, ligne 9, *au lieu de* p. 192, *lisez* p. 191.
— 650, ligne 13, *au lieu de* 13 février 1864, *lisez* 16 février 1864.
— 653, ligne 16, *après* 687, suppléez : *bis*.
— 659, ligne 28, *au lieu de* 13 février 1864, *lisez* 16 février 1864.
— 677, ligne 1, *après* 708, suppléez : *bis*.
— 733, note 1, ligne 1, *au lieu de* p. 198-295, *lisez* p. 198-205.

TABLES

TABLE DES MATIÈRES

Bibliographie. Pages
Avant-propos . . . . . I—III

PREMIÈRE PARTIE

ESQUISSE HISTORIQUE

Nos 1-2. — Considérations générales. 1-5
3-7 — 1re PÉRIODE. — Des temps les plus reculés à 476 après J.-C. 6-15
8-25 — 2e PÉRIODE. — De la chute de l'Empire Romain d'Occident à la fin du Moyen-Age et à la découverte du Nouveau-Monde (476 — 1453-1498) 16-33
26-44 — 3e PÉRIODE. — De la fin du Moyen-Age et de la découverte du Nouveau-Monde à la fin du XVIIe siècle, (1498 — 1713 exclusivement) 34-48
45-54 — 4e PÉRIODE. — De la paix d'Utrecht à la première neutralité armée (1713 — 1780 exclusivement). 49-54
55-103 — 5e PÉRIODE. — De la première neutralité armée à la guerre de Crimée (1780 — 1854) 55-104
104-153— 6e PÉRIODE. — De la guerre de Crimée et de la Déclaration de Paris jusqu'à l'heure actuelle (1854-1856—1882). 105-153

DEUXIÈME PARTIE

LA PRATIQUE ACTUELLE

154 — Notions générales 155-156

CHAPITRE I

LE PRÉTENDU PRINCIPE QUE TOUTE PROPRIÉTÉ PRIVÉE ENNEMIE EST SAISISSABLE SOUS PAVILLON ENNEMI, ET SA PORTÉE.

I. — *Qu'est-ce qui est sujet à saisie?*

158-189 — Détermination du caractère hostile 158-216
190-208 — Immunités admises ou proposées. — Bateaux pêcheurs. — Navires naufragés. — Bâtiments scientifiques. — Bâtiments hospitaliers. — Navires de cartel. — Paquebots-poste 216-241

II.— *Qui peut saisir la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi?*

209-213 — Exercice du droit de saisie par les forces et par les autorités publiques. — Légitimité de la création de marines volontaires 241-246

III. — *Où peut-on saisir cette propriété ?*

214-230 — Exercice du droit de saisie à la haute mer et dans les eaux territoriales des belligérants. Inviolabilité des eaux neutres. 247-261

IV. — *A partir de quand et jusques à quand peut-elle être saisie?*

232-239 — A). A partir de quand ?. 261-268
240-245 — B). Jusques à quand?. 268-273

V. — *Comment s'opère et se constate la saisie ? Devoirs du croiseur. Devoirs du capteur. Droit de détruire la prise ; de la réarmer et de l'employer pour les besoins du service; de la rançonner. — Reprises.*

246-247 — A). Devoirs du croiseur 273-275
249-252 — B). Devoirs du capteur 276-279
254 — C). Droit de préemption. 279-281
255 — D). Emploi de la prise pour le service. 281
256 — E). Perte par fortune de mer. 281-282
257-267 — F). Droit de rançon 282-289
268-285 — G). Destruction de la prise 290-306
286-318 — H). Reprises 306-336

Appendice spécial à l'Italie.

319-328 — Consécration du principe de l'inviolabilité par le Code de la marine marchande. Conditions et limites. 337-345

CHAPITRE II.

LES TRIBUNAUX DE PRISES.

329-332 — Généralités 346-349

I. — *Caractère de la juridiction des prises, son organisation, sa compétence. Les règles de droit qu'elle est chargée d'appliquer.*

333-337 — A). Caractère 349-353
338-355 — B). Organisation (personnel, temps, lieu) 353-372
356-357 — C). Compétence 372-373
358-362 — D). Règles de droit 373-378

II. — *Procédure: instruction préparatoire; marche et administration de la preuve devant la juridiction des prises ; jugement de première instance et d'appel.*

363-366 — A). Instruction préparatoire. 378-381
367-377 — B). Marche et administration de la preuve 381-392
378-379 — C). Jugement de première instance et d'appel 392-394

TROISIÈME PARTIE

LE DROIT DE L'AVENIR. PROJETS DE RÉFORME

N° 381 — Considérations générales 395-396

CHAPITRE I

DU PRINCIPE DE L'INVIOLABILITÉ DE LA PROPRIÉTÉ PRIVÉE ENNEMIE SOUS PAVILLON ENNEMI, ET DES RESTRICTIONS LÉGITIMES ET NÉCESSAIRES QU'IL COMPORTE

I. — *Les partisans et les adversaires du principe. — Principales raisons en faveur de son adoption.*

382-500 — Partisans 397-493
501-525 — Travaux de l'Institut de droit international. 493-514
526-571 — Adversaires 514-551
572-602 — Principales raisons en sa faveur 551-582

II. — *Restrictions légitimes et nécessaires que comporte le principe de l'inviolabilité.*

603-605 — Généralités. 582-585
606-659 — A). Contrebande de guerre 585-629
660-669 — Appendice à la contrebande de guerre.—Les analogues de la contrebande de guerre 629-635
670-709 — B). Blocus 635-678
710-726 — Appendice commun à la contrebande de guerre et au blocus. — De la théorie de la continuité du voyage (*the doctrine of continuous voyage*) appliquée à la contrebande de guerre et au blocus 679-696
728-732 — C). Droit de préemption (cargaisons). 697-700
733-738 — D). Droit de réquisition (navires) 700-704

CHAPITRE II

DE LA CONSTITUTION DE TRIBUNAUX DE PRISES INTERNATIONAUX, ET DE LA PROCÉDURE EN MATIÈRE DE PRISES

740-742 — Considérations générales. 705-707

I. — *Organisation de tribunaux de prises internationaux.*

743-766 — Critique de l'organisation actuelle. Projets de réforme 708-725

II. — *Procédure en matière de prises.*

767-790 — Formalités relatives à la visite, à la saisie, etc. Instruction préparatoire. Procédure devant le tribunal de prises : preuve. 725-742

CONCLUSION

791-800 — Urgence des réformes proposées. Leur réalisation . . 743-748

TABLE ANALYTIQUE [1]

A

ALLEMAGNE. — Mouvement en faveur de l'inviolabilité. — Assemblée de Brême, 124. V. BRÊME. — Accueil favorable fait par la Chambre des Députés de Prusse à la proposition de M. de Ronne (19 mai 1860), 125. — Motion Ægidi, 125 ; — discours du Dr Schleiden, 125. 468 ; — vote de la motion par la Diète de l'Allemagne du Nord à l'unanimité moins une voix (18 avril 1868), 125. — Guerre franco-allemande : ord. du 19 janvier 1871, portant abrogation de l'ord. du 18 juillet 1870 ; Note du 12 janvier, 138. 235. — Traité de Francfort (art. 13), 140.

AMSTERDAM. — Chambre de commerce d'Amsterdam : sa demande au gouvernement hollandais d'intervenir auprès de la Conférence de Londres en faveur du principe de l'inviolabilité (27 janvier 1871), 147.

ANALOGUES. — Analogues de la contrebande de guerre. V. CONTREBANDE.

ANGLETERRE. V. GRANDE-BRETAGNE.

ARAGON. — Aragon et Catalogne : règlements sur la course, 17.

ARLES. — Traité de 1221 entre Arles et Pise, 15.

AUTRICHE. — Règl. du 21 mars 1864 (tribunaux de prises), 351. 361. 376 ; — (instruction préparatoire), 364. — Guerre de 1866 : ord. du 13 mai 1866, abolitive de la capture, 131. — Note de l'ambassadeur autrichien au ministre des affaires étrangères de France (4 janvier 1871), 376.

B

BATEAUX. — Bateaux pêcheurs. — Leur immunité : raison de cette immunité, 191. — Pratique française : ses variations ; discussions avec l'Angleterre ; — pratique anglaise, 192-194. — Caractère de la coutume qui consacre l'immunité de la pêche côtière, 195. — Limites de cette immunité, 196.

BATIMENTS. — Bâtiments hospitaliers. — Leur immunité : ses conditions et ses limites. — Ambulances maritimes, 201. — Bâtiments hôpitaux militaires, 202. — Bâtiments de commerce employés au service sanitaire : interprétation de l'art. 10 du projet d'articles additionnels à la Convention de Genève, 203. — Bâtiments hospitaliers équipés aux frais de Sociétés de Secours, 204. V. GENÈVE.

Bâtiments scientifiques. — Leur immunité : conditions et limites ; extension de cette immunité aux navires qui seraient employés au service des Missions, 199.

BLOCUS. — Extension aux sujets ennemis de la théorie du blocus jusqu'ici spéciale aux neutres, 670. — Définition du blocus, 671. — Fondement rationnel du droit de blocus, 672-675. — I. Conditions du blocus. — 2 conditions. — Première condition. Le blocus doit être effectif. — Traités, 677. — Publicistes ; formule adoptée par l'Institut de droit international, 678. — Le blocus doit être constitué par des forces navales, 679. — Ces forces navales doivent constituer une ligne qu'il y ait danger de franchir, 680. — Permanence des forces navales : exclusion du blocus *par croisière*, 681. — Filiation historique de ce genre de blocus, 682. — Pratique des puissances maritimes. Pays-Bas, 28. — Brésil, 683. — Grande-Bretagne (la *Francisca*), Etats-Unis (*blockade runners*), 683. — Danemark, Turquie, 684. — Le blocus cesse avec l'investissement, 685. — Seconde condition. Le blocus doit être déclaré ou notifié. — Différentes sortes de notifications, 686. — Notification diplomatique ; blocus *par anticipation*, 687-688. — Concours de ces deux conditions, 690. — Le blocus *fictif* : ses variétés et ses déguisements, 691-692. — II. Effets du blocus. — Tout navire qui, après avoir été touché par une *notification spéciale*, essaie d'entrer dans le port bloqué ou d'en sortir, est passible de saisie et de confiscation, 693. — Exceptions quant à l'entrée, 694. — Exceptions quant à la sortie : portée véritable du délai accordé aux navires surpris par le blocus dans les eaux du port bloqué, 695. — Exceptions

(1) Sauf indication contraire, nous renvoyons aux numéros de l'ouvrage.

diverses proposées par Halleck, 696. — Théorie de la rupture de blocus. — 1° Navire qui essaie d'entrer dans le port bloqué. Nécessité de la notification spéciale, 697. — Ce principe est consacré par le droit des gens conventionnel. Il a été observé, plus ou moins strictement, par toutes les puissances, l'Angleterre seule exceptée, depuis quelque cinquante ans : France, Etats-Unis, Danemark, Porte ottomane, Grande-Bretagne, 698. — Publicistes. Publicistes anglais: M. B. Deane; publicistes allemands et italiens ; publicistes français : Ortolan, Hautefeuille, Pistoye et Duverdy, Cauchy, 699. — 2° Navire qui essaie de sortir du port bloqué. Traités qui exigent ici encore la notification spéciale: cette solution est préférable, 700. — Inadmissibilité du *droit de suite* et du *droit de prévention*, 701-702. — Sanction de la rupture de blocus. Confiscation du navire; distinction, quant au sort de la cargaison, 703-704. — Restitution du navire, confiscation de la marchandise : *Springbok*, 704. 715. — Question des *blocus commerciaux*. Précédents historiques, 706. — Publicistes qui ont soutenu la thèse des *blocus commerciaux* : Lucchesi-Palli, Cobden, M. Westlake, 706. — Réfutation : Ortolan, Cauchy, 707. — Le blocus des ports de commerce est légitime; mais par un concours de circonstances économiques, ce moyen de guerre a beaucoup perdu de son énergie : M. Vidari, 708. — Moyen de constater une rupture de blocus : visite, 708 *bis*. 709. — V. CONTINUITÉ du voyage.

Blocus continental. — Décrets et *Orders in Council*, 87-92. — Effet de ce blocus, 93. — V. FRANCE et GRANDE-BRETAGNE.

BRÊME. — Résolution de l'assemblée de Brême (2 décembre 1859); écho de cette résolution à l'étranger, 124.

BRÉSIL. — Note de M. da Silva Paranhas, favorable à la proposition Marcy (18 mars 1858), 116.

BRUXELLES. — Conférence de Bruxelles : attitude de l'Angleterre, 150.

C

CAIRE (le). — Congrès du Caire (nov. 1869): vœu en faveur de l'inviolabilité, 133.

CAPTURE. — V. SAISIE, pour tout ce qui a trait à l'exercice du droit de capture. — Ses résultats dans la guerre de la Ligue d'Augsbourg, 43 ; — dans la guerre de la succession d'Espagne, 44 ; — dans la guerre de Sept-Ans, 52-53 ; — dans la guerre de l'indépendance américaine, 60; — dans les guerres de la Révolution, 75 ; — dans la guerre de la Sécession, 119-121 ; — dans la guerre franco-allemande, 139. — Efforts tentés pour son abolition. V. ALLEMAGNE, FRANCE, GRANDE-BRETAGNE, etc. — Son illégitimité et son inefficacité, 592-602.

CARACTÈRE. — Détermination du caractère hostile. — Jurisprudence française. — Caractère hostile quant aux personnes, 157. — Décision du 13 fructidor an IX, le *Hardy* contre la *Voltigeante*, 158. — Décisions conformes en 1870-1871, 159. — Naturalisation en pays neutre, *flagrante* ou *imminente bello* : art. 6 du règl. du 27 juillet 1778, 160-161. — Caractère hostile quant aux marchandises : les marchandises ne peuvent être considérées comme ennemies, malgré le caractère neutre du propriétaire, 162. — Caractère hostile quant aux bâtiments de commerce, 163. — Navire neutre appartenant pour partie à des sujets ennemis, 164. — Navire neutre portant le pavillon ennemi : la *Palme*, 164. — Vente d'un navire marchand ennemi à un sujet neutre : art. 7 du règl. du 26 juillet 1778 ; décisions, 165. — Jurisprudence anglaise et américaine. — Caractère hostile quant aux personnes. Sa détermination par le domicile : notion du domicile au point de vue des droits de la guerre, 167. — Conditions auxquelles un citoyen d'origine neutre domicilié en pays ennemi peut dépouiller le caractère hostile, 168-169. — Consul neutre faisant le commerce en pays ennemi, 170. — Situation spéciale des négociants qui résident dans les pays du Levant, 171. — Effet produit sur le caractère national des habitants par des cessions de territoires, 172 ; — par l'occupation de territoires ennemis: le *Gerasimo*, 173 ; — par une révolution ou une insurrection, 175. — Règle de l'immutabilité du caractère national *in transitu* : le *Negotie en Zeevaart*, le *Danckebaar Africaan*, 174. — Caractère national des navires. — Principes généraux, 176-177. — Neutres intéressés dans un armement ennemi, 176. — Ventes de vaisseaux ennemis à des neutres : déclarations officielles du gouvernement des Etats-Unis et du gouvernement anglais, 178 ; décisions des cours de prises, 179. — Nullité du transfert *in transitu* : règle commune aux vaisseaux et aux cargaisons, 180. — Emploi d'un navire dans un commerce réputé hostile, 181. — Caractère national de la cargaison. — Restrictions apportées au principe d'après lequel la cargaison revêt le caractère national du propriétaire. — Première restriction, 182. — Seconde restriction, dérivant de la règle qui prohibe le transfert *in transitu*, 183. — Une propriété donnée (navire ou cargaison) peut être affectée d'un caractère hostile, indépendamment du caractère national du propriétaire. Formules diverses de cette règle, 184. — Ses cas d'application : ils peuvent se grouper autour de deux idées, 184. — 1° L'origine de la propriété peut lui imprimer un caractère hostile : décisions de Sir W. Scott ; jugement de la Cour suprême des Etats-Unis, 185. — 2° Le commerce dans lequel une propriété est engagée, lui imprime un caractère indépendant de celui du propriétaire, 186. — Le droit international a-t-il adopté le principe de la jurisprudence française ou celui de la jurisprudence anglaise? Opinions de

publicistes: examen critique de la question, 187-189.

Carthage. — Traités de 245 et de 406 avec Rome: guerres maritimes soutenues contre les Romains, 6.

Cautionnement. — Cautionnement exigé des armateurs. — Règlement de Pise (1298), 18. — Recès de la Ligue Hanséatique (8 octobre 1362; — 19 novembre 1363; — 1er janvier 1364), 20. — Ordonnance française de 1674, substituant le cautionnement à la caution juratoire, 39-40. — Chiffre du cautionnement dans les différents pays au XVIIe et au XVIIIe siècles, p. 45, note 1. — Traité du 29 mars 1632 entre la France et l'Angleterre, 32.

Chine. — Guerre de Chine (1860): continuation du commerce entre les sujets anglais et français et les sujets de l'Empire Chinois, 130.

Commissions. — Commissions mixtes, de 1815 à 1854, p. 102-103. — Projet relatif à la constitution de commissions mixtes après chaque guerre (art. 12 du traité de Washington), 748. 749.

Commissions des ports. — Leur création, leurs excès de pouvoirs, leur abolition, 343.

Commissions coloniales. — Leur création, leur abolition, 343.

Consulat de la mer. — Navires ennemis et cargaisons ennemies sur ces navires; la juridiction des prises exercée sur le pont du navire amiral; droit de couler la prise, 12. — Reprises: arbitrage de prud'hommes, 13. — Appréciation de ces dispositions, 14.

Continuité. — Théorie de la continuité du voyage. — Application libérale de cette théorie au navire russe *Argos*, 237. — Application à la contrebande de guerre et au blocus. Origine de la doctrine de la continuité du voyage: sa portée primitive, 710-711. — Son extension à la matière de la contrebande et du blocus, pendant la guerre de la Sécession, 712-714. — Affaire du *Springbok*, 715. — Conséquences de cette extension: critiques dont elle a été l'objet, 715-719. — Apologie de la jurisprudence américaine par M. Bancroft-Davis, 720-722. — Réfutation de cette jurisprudence, qui menace les franchises de la propriété neutre et celles dont un avenir prochain réserve le bénéfice à la propriété ennemie, 723-726.

Contrebande de guerre. — Application de la théorie de la contrebande de guerre à la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi devenue inviolable: sens et portée de cette application, 606-607. — Fondement rationnel et portée de la prohibition du commerce de contrebande, 608-613. — I. Des objets de contrebande de guerre. — 1). Traités: la plupart restreignent la contrebande de guerre aux armes, munitions de guerre, instruments quelconques de guerre, au salpêtre, aux objets d'équipement militaire, aux chevaux de cavalerie et de trait, aux selles et harnais, 615-621. — 2). Opinions des publicistes. Auteurs anciens: Grotius, Bynkershoek, 622-623. — Auteurs contemporains. Publicistes anglais: contrebande relative, 624. — Publicistes français: Massé, 625; — Ortolan: contrebande déguisée, 626; — Hautefeuille, 627. — Bluntschli: perfectionnements apportés à la théorie de la contrebande relative, 611. 628. — Gessner, 629. — Heffter, 630. — Lieber, 631. — Calvo, 632. — Vidari, 633. — Saripolos, 634. — Arth. Desjardins, 635. — Tendance générale des publicistes, 636. — 3). Pratique des principaux Etats. Prusse, France, Italie, 638. — Russie, Turquie, 639. — Etats-Unis, 640. — Grande-Bretagne, 641. — Formule générale pour déterminer la catégorie des objets de contrebande, 642-643. — Application de cette formule: ce que comprend la contrebande, 644; ce qu'elle ne comprend pas, 645. — II. Sanction. — Saisie et confiscation des seuls objets de contrebande. Droit conventionnel, 649. — Pratique des principaux Etats: Italie, France, 650. — Espagne, Etats-Unis, 651. — Turquie, 652. — Grande-Bretagne, 655. — Publicistes. Bynkershoek, 653. — Heineccius, Vattel, 654. — Publicistes anglais, 655. — Heffter, Bluntschli, Gessner, Calvo, 656. — Vote du Congrès de Naples: M. de Gioannis Gianquinto, 657. — Massé, 658. — Ortolan, Hautefeuille, Vidari, Arth. Desjardins, 659.

Les analogues de la contrebande de guerre. — I. Du transport de soldats ou de marins. Hypothèses diverses. — Navire neutre victime du droit d'angarie, navire ennemi réquisitionné par l'Etat dont il porte le pavillon, 662. — Transport d'hommes de guerre à titre de passagers, 663. — II. Du transport des dépêches. Théorie de Wildman: les décisions anglaises. Opinion d'Hautefeuille, 664-665. — Limite de la responsabilité du capitaine, 667. — Transport de plis officiels de l'ennemi par un navire ennemi; paquebots-poste, 668. — Le bénéfice de l'inviolabilité ne saurait être refusé au navire ennemi qui transporterait, à titre de passagers, des commissaires de son pays, d'un port neutre à un autre port neutre: le *Trent*, 669.

Course. — Au XIIe et au XIIIe siècles, elle ne se distingue pas de la piraterie, 10. — Règlements sur la course: Aragon et Catalogne, 17; — Pise, Gênes, Sassari, 18; — Flandre, 19; — Hanse, 20. — Excès des corsaires, 33; — pillage des prises, p. 276, note 2; — mise à la torture des équipages, 33. p. 437, note 1. — Influence de la course sur l'issue des guerres maritimes: guerre de la Ligue d'Augsbourg, 43; — de la succession d'Espagne, 44; — guerre de Sept-Ans, 53; — guerre de l'indépendance américaine, 60; — guerres de la Révolution, 75; — guerre de la Sécession: 119; — destruction des prises, 120; — pertes directes infligées au

commerce de l'Union, 121.—Encouragements donnés à la course en France (1793), 69; — rigueurs édictées contre le commerce neutre, 70-73; — complaisances pour les corsaires : témoignage de Berryer père, 74. — Déclin de la course, de 1815 à 1854; elle dégénère en piraterie dans les guerres des colonies espagnoles et de l'indépendance hellénique, 96.

Abolition. — Précédents. — Traité de 1675 entre la Suède et les Provinces-Unies, 40. — Déclaration russe du 17 juillet 1770, 49. — Traités de Tunis et de Tripoli avec la France (1830. 1832) et avec la Sardaigne (1833). 97 — Discussion à la Législative; décret du 30 mai 1792, p. 62-68. V. France. — Décret du 29 mars 1793, abolissant la course à l'égard de Hambourg et des villes de la Hanse, 68. — Circulaire de M de Chateaubriand (12 avril 1823), 97. 98. — Projet Monroë, 99. — Congrès de Panama (1826), p. 101, note 1. — Résolution de la chambre de commerce de New-York (6 avril 1854), p. 126, note 4. — Déclaration du 16 avril 1856 (art. 1), 104. — Attitude des Etats-Unis : Note Marcy et documents antérieurs ; accueil fait à cette Note, 114-116. — Ouvertures des Etats-Unis, en vue d'accéder à la Déclaration de Paris : circulaire de M. Seward (24 avril 1861); rupture des négociations, 118. — Nécessité et légitimité de l'abolition de la course : cette abolition n'est pas incompatible avec la création d'une marine volontaire, 115. 135. 211. 442 — Viabilité de l'œuvre du Congrès de Paris, 792. V. Paris.

D

Danemark. — Pratique danoise au XVIIe siècle, 38. — Mission d'Hübner à Londres : convention de 1759, p. 54. — Pertes infligées au commerce danois en 1793, p. 71. — Visite des vaisseaux convoyés, 77. — Règl. du 28 mars 1810, art. XI, *e*, 295; — art. XVI, 258. — Règl. du 13 fév. 1864 (§ 1-6; 7-9; 10-12), 349; — § 4, p. 378; — § 1-12, p. 389. — Règl. du 16 février 1864, § 1, p. 650; — § 2, p. 659.

Destruction. — Destruction de la prise. Pratique des divers Etats. — Etats-Unis : destruction systématique des prises dans la guerre de 1812-1814; guerre de la Sécession, 269. — Jurisprudence anglaise, 270. — Législation et pratique françaises, 271-272. — Russie, 273. — Publicistes : Valin, Pistoye et Duverdy, 274; — Bluntschli, Gessner, 275; — Wollheim da Fonseca, 275 et p. 148, note 2; — Bulmerincq, 275; — Mountague Bernard, 276; — Sir Travers Twiss, 277; — Hall, 278; — Woolsey, 279. — Calvo, 280. — Appréciation de la pratique actuelle du droit international; examen critique des cas proposés, 281-285.

E

Embargo. — Définition, illégitimité; désuétude, 233.

Espagne. — Pratique espagnole au XVIIe siècle, 36. — Ord. de 1779, art. 44, relatif aux rançons, 258. — Dispositions relatives aux reprises : ord. de 1621, de 1633, de 1718, de 1748, de 1779, de 1801, 292. — *Juntas Economicas* : compétence en matière de prises, 346. — Projet de loi sur les prises maritimes présenté aux Cortès en septembre 1872 : art. 30, relatif aux reprises, p. 314, note 1; — art. 38. 40, relatifs à la compétence des *Juntas Economicas*, 346.

Etats-unis. — Guerre de l'indépendance américaine, 60 : — destruction systématique des prises, 269. — Traité de 1785 avec la Prusse : autorité de ce traité, 61. — Réponse de M. Jefferson à la circulaire française du 19 juin 1792, p. 68. — Discussions avec la Grande-Bretagne, en 1793 et 1794, p. 72.— *Non intercourse act* (mai 1810), 92. — Guerre de 1812-1814 : causes de cette guerre, p. 90, note 4 : — jurisprudence des tribunaux de prises américains, 94; — destruction systématique des prises : 74 navires de commerce anglais détruits, 269. — Projet Monroë (décembre 1823), 99. — Négociations : Note de M. Middleton à M. de Nesselrode (5 décembre 1823), 100; réponse du ministre russe (1er février 1824), 101. — Protestations contre la jurisprudence des cours de prises anglaises et françaises en 1854, 109. 178. — Réponse de M. Buchanan aux ouvertures de lord Clarendon, sur l'abolition de la course (mars 1854), 114.— Message du président Pierce (4 déc. 1854), 114. —Appréciation des arguments contenus dans ces deux documents et développés dans la Note Marcy (28 juil. 1856), 115. — Accueil fait à la proposition Marcy, 116. — Guerre de la Sécession, 117-121. *V.* Continuité et Course. — Ouvertures faites par les Etats-Unis pour accéder à la Déclaration de Paris; leur insuccès, 118. — *Prize Act* de 1864, art. 29, relatif aux reprises, 302; — dispositions relatives au jugement des prises, 340. — Traité du 26 février 1871 avec l'Italie (art. 12), 149.

Etrurie. — Sa décadence commerciale; ses guerres maritimes, 3.

F

Flandre. — Règlement sur la course, 19.

France. — Ord. du 7 décembre 1373 [1400] : justification de cette date; création de la juridiction des prises, 21. — Ord. de 1543 et de 1584 : confiscation, avec les marchandises ennemies, du vaisseau neutre qui les porte : ces ordonnances furent-elles appliquées? 30. — Traité du 29 mars

1632 avec la Grande-Bretagne, 32. — Pratique française au XVIIe siècle ; accointances avec les *flibustiers* ou *boucaniers*, 39. — Ordonnance du 23 février 1674, p. 28, note 3 ; 39-40. — Ord. de 1681 (liv. III, tit. IX : art. 7, p. 45-46 ; — art. 8, p. 309 ; — art. 18-19, p. 283. p. 292 ; — art. 26, p. 226. — Arrêt du Conseil du 2 octobre 1689, attribuant aux officiers d'Amirauté le pouvoir de juger les prises évidemment bonnes ; son abrogation par le règl. du 9 mars 1695, 342. 343. — Ord. du 1er octobre 1692, p. 218. p. 219, note 1. p. 283. — Règl. du 21 octobre 1744 (art. 3. 4. 9. 10.), 50. — Règl. du 26 juillet 1778 : art. 1, p. 58. p. 622. p. 628 : — art. 2 et 11, p. 146. p. 167. p. 383-84 ; — art. 6, p. 59. p. 163-165 ; — art. 7, p. 59 (Cf. p. 51) ; p. 174-175 ; — art. 14, p. 59. p. 81, note 1. p. 225-226. — Discussion à l'Assemblée Législative sur l'abolition de la course et de la capture. — Projet de M. Kersaint (29 mai 1792), 62-63 ; — projet de M. Granet, 64 ; — projet de M. Lasource, 65 ; — décret du 30 mai 1792, 66. — Négociations engagées par le gouvernement français : circulaire du 19 juin 1792 ; accueil qu'elle reçoit, 68 ; — décret du 29 mars 1793, abolissant la course à l'égard de Hambourg et des villes hanséatiques, 68. — Encouragements prodigués à la course en 1793, 69. — Collation de la juridiction des prises aux tribunaux ordinaires, 69. — Représailles : décret du 9 mai 1793 ; — du 9 juin, révoqué le 16 août, 70 ; — arrêté du 12 nivôse an IV ; — du 14 messidor an IV, p. 72 ; — loi du 10 brumaire an V ; — du 29 nivôse an VI, p. 73. — Complaisances pour les corsaires, 74. — Résultats de la guerre de course : documents, 75. 591. — Arrêté du 6 germinal an VIII, art. 1. 8. 9. 11. 21, p. 360-61 ; — art. 13, p. 381-383. — Arrêté du 2 prairial an XI, art. 39-60, p. 284 ; — art. 54, p. 312. p. 335 ; — art. 59, p. 276 ; — art. 61-67, p. 278 ; — art. 64, p. 293 ; — art. 66, p. 279 ; — art. 73, p. 379 ; — art. 78-79-80-81, p. 380-381 ; — art. 113-119. p. 361. — Décret de Berlin, 87 ; — de Milan, 89 ; — de Trianon, de Fontainebleau, 92. — Opinion de Napoléon I sur la capture, 93. 404 *bis*, p. 414. 706. — Expédition d'Espagne : circulaire du 12 avril 1823 ; réponse de Canning à M. de Marcellus, 98. — Convention de Madrid (5 janvier 1824), p. 97, note 1. — Guerre de Crimée, 106-108. 112-113. — Décret du 18 juillet 1854, art. 1, 4. 6. 7. p. 361-362 ; — art. 11, p. 382. — Décret du 9 mai 1859, p. 362-363 ; — du 28 novembre 1861, p. 362-363. — Décret du 27 octobre 1870, art. 2. 3, p. 362-363. — Traité de Zurich (art. 3) ; décret du 25 mars 1865, 128. — Mouvement en faveur de l'inviolabilité. — Discours de M. Garnier-Pagès au Corps Législatif (11 avril 1863), 126. — Motion Garnier-Pagès : accueil favorable ; vote de l'urgence (séance du Corps Législatif du 9 juillet 1870), 134. — Guerre franco-allemande. — Déclaration du 21 juillet 1870, 136. — Instructions du ministre de la marine (25 juillet) : art. 1, p. 137 ; — art. 2, p. 223, note 1 ; — art. 7, p. 652. p. 669 ; — art. 8, p. 609 ; — art. 10, p. 142. p. 159-163. p. 168 ; — art. 15, p. 276 ; — art. 16, p. 276, note 1 ; — art. 17, p. 285 ; — art. 18, p. 277-278 ; — art. 20, p. 281 ; — art. 21, p. 230 — Instructions complémentaires : art. 7, p. 165. p. 175, note 3 ; — art. 11, p. 651, note 1. — art. 13. 14. 18, p. 277-278 ; — art. 15, p. 278-279 ; — art. 16, p. 279 ; — art. 19, p. 281-282 ; — art. 20, p. 148-149. p. 293-294. — Jurisprudence du Conseil des Prises. V. JURISPRUDENCE. — Correspondance de M. de Bismark et de M. de Chaudordy, 137. — Valeur des cargaisons et des bâtiments capturés, 139. — Traité de Francfort (art. 13), 140.

G

GENÈVE. — Projet d'articles additionnels à la Convention de Genève. — Ambulances maritimes (art. 6), 201. — Bâtiments hôpitaux militaires (art. 9), 202. — Bâtiments de commerce employés au service sanitaire (art. 10 : interprétation du gouvernement français, dans sa Note du 26 février 1869), 203. — Bâtiments hospitaliers équipés par les soins de l'initiative privée (art. 13), 204. — Droit pour chaque belligérant, en cas d'abus, de suspendre et même de dénoncer la convention (art. 14), 205. — Signes distinctifs des bâtiments ou embarcations qui réclament le bénéfice de la neutralité (art. 12. 13), 203. 204.

GRANDE-BRETAGNE. — Brigandages des corsaires anglais au XIIIe siècle, 10. — Création d'une juridiction des prises, 22. — Pratique anglaise au XVIIe siècle, 34. — Guerre de la succession d'Autriche, 51 : — de Sept-Ans : enlèvement de 250 navires français ; règle de 1756 ; prises faites par les corsaires anglais, 52-53 ; — de l'indépendance américaine, 57. — Note remise à Lord Grenville par la mission française à Londres (25 juillet 1792) et restée sans réponse, 68. — *Orders in Council* du 8 juin et du 6 novembre 1793, déclarant de bonne prise tout navire chargé des produits des colonies françaises, etc., 70-71 ; — discussions avec les Etats-Unis, 72. — Convention de Saint-Pétersbourg (art. III), seul traité qui contienne une clause relative à la détermination du caractère hostile, 73. — *Order in Council* du 16 mai 1806, p. 85 ; — du 7 janvier 1807, p. 86 ; — du 11 novembre 1807, p. 86-87 ; — octroi de licences, 91. — Déclaration de Lord Castlereagh au Congrès de Châtillon (1814), 95. — Réponse de Canning à la communication de M. de Marcellus, chargé d'affaires de France (26 avril 1823), 98. — Attitude de l'Angleterre, en ce qui concerne le droit maritime, de 1815

à 1854, p. 101. — Guerre de Crimée : jurisprudence anglaise, 107. 108. 110 ; — affaire de la *Francisca*, 111 ; — affaire de l'*Ostsee*, 113. — Mouvement en faveur de l'inviolabilité. — Discours de Lord Palmerston à la Chambre de commerce de Liverpool (novembre 1856), 122 ; — son évolution : réponse à une députation de négociants (3 février 1860), 122 ; — discours du 17 mars 1862 à la Chambre des Communes, 123. 417. — Lettre de Cobden au président de la Chambre de commerce de Manchester (8 novembre 1856), 122. 415. — Lettre d'avril 1862 au président de la même Chambre, 415. 706. — Rapport du Comité de la Chambre des Communes chargé d'examiner l'état du commerce maritime (7 août 1860), 123. 416. — Motion Horsfall, en faveur de l'inviolabilité : séances de la Chambre des Communes du 11 et du 17 mars 1862, 123. 417. — Motion Gregory (2 mars 1866), 123. 417. — Discours de M. Bourke, sous-secrétaire d'Etat, à la Chambre des Communes (3 mars 1877), 418. — Attitude de la Grande-Bretagne à la conférence de Bruxelles, 139. — Portée réelle de l'agitation qui s'est faite autour de la Déclaration de Paris. p. 540, note 2. — V. Paris.

Prize Act permanent de 1864 : dispositions sur les reprises (27 et 28 *Vict.*, ch. 25, § 40), 300 ; — disposition relative au pouvoir des cours de prises d'ordonner des suppléments de preuves (27 et 28 *Vict.*, ch. 25, § 21), 373.

Grèce. — Grèce antique. — Piraterie, guerres maritimes, 4.

Grèce moderne. — Guerre de l'indépendance : indiscipline et piraterie, p. 93, note 3. — Commission faisant fonction de tribunal maritime : son impuissance à réprimer la piraterie, 96. 353. — Décret du Président Capo d'Istrias, 10/22 avril 1829 (art. 1-5), 354.

Guerre. — Guerre privée, 9-10. — Anarchie dans la guerre maritime, 10. — Les moyens défensifs de la guerre maritime, plus développés que les moyens offensifs, 152. 458. — Théorie moderne du droit de la guerre : corollaire de cette théorie, le respect de la propriété privée sur terre et sur mer, 573-575.

H

Hanse. — Règlements de la ligue hanséatique sur la course : Recès du 8 octobre 1362, du 19 novembre 1363, du 1er janvier 1364, 20. — Accueil fait par les villes de la Hanse à la circulaire française du 19 juin 1792, 63.

Hardy. — Le *Hardy* contre la *Voltigeante*, C. P., 13 fructidor an IX, 158.

Hecla. — Steamer le *British Empire* transformé en bâtiment de guerre, 582.

Hostile. — Caractère hostile. V Caractère.

I

Indivisibilité. Indivisibilité prétendue du navire au point de vue de l'exercice des droits de la guerre, 142. 164. 176.

Indult. — Navires ennemis stationnés dans les ports ou rades des belligérants au moment où la guerre éclate, 234-235. — Déclaration française du 27 mars 1854 (art. 1 et 2), 106. 234. — *Order in Council* du 29 mars 1854, 234. — Instructions françaises du 25 juillet 1870 (art. 1), 136 ; — décisions du Conseil des Prises, 141. — Ordonnance de l'empereur d'Allemagne du 19 janvier 1871, 138. 235. — Guerre russo-turque ; ukase russe, 152. 235 ; — résolution de la Porte-Ottomane, 235. — Navires ennemis qui entrent dans ces ports, ignorant l'état de guerre, 236-238. — Grande-Bretagne : le navire *Argos*, 237. — France : la *Ghérardine*, 141. 238. — Améliorations dont la pratique de l'indult est susceptible, 239. — Italie : art. 243. 244 du Code de la marine marchande, 326.

Institut. — Institut de France. Académie des Sciences morales et politiques. Discussion sur la course maritime, en 1860. Orateurs favorables à l'abolition de la course et de la capture : Franck, 423 ; Michel Chevalier, 424. 425 ; — F. Passy, 424 ; — Ad. Garnier, 427 ; — Wolowski, 428 ; — Pellat, 429. — Orateurs opposés : Giraud, 43. 426 ; — Dupin, 424. — Nouvelle discussion en 1866 : M. Franck et M. Giraud, 430-431. — Institut de droit international (Institut de Gand). Ses travaux ; ses résolutions. — Session de Genève (1874), 501-502. — Travaux préparatoires de la session de La Haye (1875), 502-504. — Session de La Haye, 504-506. — Résolutions adoptées, 507. — Session de Zurich (1877) ; résolutions relatives au traitement de la propriété privée dans la guerre maritime, 508-510. — Travaux et résolutions relatifs à l'organisation d'un tribunal international des prises maritimes, 511-514. — Nomination d'une commission nouvelle chargée d'élaborer un projet sur l'ensemble du droit matériel et formel des prises, 515. — Rapports rétrospectifs de M. Bulmerincq sur les deux séries de résolutions votées à Zurich, 516-521. — Travaux de la commission du *droit des prises* : rapport de M. Bulmerincq, 482-483 ; — projet en vingt articles, 522. 790. — Session de Paris (1878), 522 ; de Bruxelles (1879) : 68 articles du projet de M. Bulmerincq, 523 ; —d'Oxford (1880), 524 — Réunion de la commission du *droit des prises* à Wiesbaden, 525.

Inviolabilité. — Inviolabilité de la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi. — Fondement juridique, 573-585. Raison économique, 586-587. — Raison historique, 153. 588-592. — Considérations politiques, 593 *bis*-602. — Mouvement en faveur de l'inviolabilité. — V.

ALLEMAGNE, FRANCE, GRANDE-BRETAGNE, etc.

Publicistes. — Ancienne école. — Alb. Gentilis, 382. — Grotius, 383-385. — Puffendorf, 386. — Just. Gentilis, 387. — Bynkershoek, 388. — Wolff, Vattel, 389.

Adversaires de l'inviolabilité. — Publicistes américains. — Kent, 529. — Wheaton, 530. — Dana, 556. — Halleck, 557. — Publicistes anglais. — Ward, 527. — Manning, 531. — Wildman, 558. — Sir R. Phillimore, 559. — Sir T. Twiss, 560. 277. 504. — M. Bernard, 504. 509. — Lorimer, 504. 562-567. — Westlake, 505. 561. — Sheldon Amos, 568. — Johnstone, Bowles, 569-570.

Publicistes danois. — Tetens, 528-529. — Publicistes espagnols. — Negrin, 571. — Publicistes français. — Ortolan, 532-536. — Pistoye et Duverdy, 537-539. — Hautefeuille, 540-546. — Barboux, 547-549. — Carron, Delalande, Aube, 550-552. — Funck-Brentano et Albert Sorel, 553-555. — V. INSTITUT de France.

Partisans de l'inviolabilité. — Publicistes allemands. — Heffter, 410. — Zachariæ, 411. — Berner, 420. — Kaltenborn, 421. — Asher, 422. — Dr Ægidi, Dr Schleiden, 468. 125. — Tecklenborg, Wollheim da Fonseca, 469. — Martitz, Holtzendorff, 470. — Gessner, 471-474. — Bluntschli, 475-481. — Bulmerincq, 482-483. — V. INSTITUT de droit international. — Publicistes américains. — D. Field, 487-488. — Woolsey, 489-490. — Publicistes anglais. — Cobden, 415. — Airlie, 492-493. — Hall, 494-500. — Publicistes argentins. — Calvo, 485-486. — Publicistes autrichiens. — Attlmayr, 465. — Neumann, 466. — Publicistes belges. — Rolin-Jaequemyns, 457-458. — Alb. Rolin, 459. — Laveleye, 460-462. — Publicistes danois, 484. — Publicistes espagnols. — Landa, Ramon M. de Araiztegui, 456. — Publicistes français. — Mably, 393-395. — Rousseau, Portalis, 404. — Massé, 412. — Léveillé, 432. — Pradier-Fodéré, Vergé, Ott, 433. — Cauchy, 434-438. — La Guéronnière, 439. — Arth. Desjardins, 440-442. — V. INSTITUT de France. — Publicistes grecs. — Saripolos. 453. — Publicistes hollandais. — Rochussen, 419. — Den Beer Poortugael, 464. — Publicistes italiens. — Galiani, 397-400. — Filangieri, 401. — Azuni, 402. — Romagnosi, 407. — Lucchesi-Palli, 409. — Mancini. 413. — Vidari, 443-446. — Fiore, 447. — Miraglia, Pelaez, Pierantoni, Casanova, Brusa, Pertile, 448. — Marco (di), 449. — Paternostro, de Gioannis, 452. — Publicistes portugais. — Pinheiro-Ferreira, 408. — Publicistes russes. — Katchenovsky, 455. — Martens (F.), Danewski, 454. — Publicistes suisses. — Moynier, 463.

Opinion d'après laquelle les neutres ont droit au respect de la propriété privée ennemie sur mer. Témoignages de Tetens et de Ward, 405. — Part de vérité pratique contenue dans cette opinion, 406. 380. 585.

ITALIE. — Appendice spécial à l'Italie. Code de la marine marchande: abolition de la course et de la capture; condition de réciprocité, 319-320. — Cas exceptionnels dans lesquels il est permis de courir sus à l'ennemi, 322-324. — Confiscation de la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi pour transport de contrebande et pour rupture de blocus, 324. — Conséquences de l'abolition de la capture, 325-326.

Pratique des Etats italiens au XVIIe siècle, 37. — Traités de la Sardaigne avec Tunis et Tripoli (1832), portant renonciation réciproque au droit de faire des armements en course, 97. — Accueil favorable fait par la Sardaigne à la proposition Marcy, 116. — Code de la marine marchande du 21 juin 1856 : art 42, aux termes duquel un navire acquis d'un sujet ennemi en temps de neutralité ne pourra, en principe, obtenir la nationalité italienne, p. 344, note 2 ; — art. 207, p. 337 ; — art. 208, p. 338 : — art. 209, p. 339 ; — art. 210, p. 339-340 ; — art. 211, p. 338 ; — art. 212-215, p. 341 ; — art. 219. 220. 221. 222, p. 341-342 ; — art. 243-244, p. 343-344 ; — art. 245, p. 344. — Guerre de 1866. — Notification du ministère de la marine, 131. — Instructions du ministre de la marine, art. 2, p. 132 ; art. 8, p. 609. — Décret du 20 juin 1866 : art. 2. 5. 7. 8. 9. p. 363-364 ; — art. 5, p. 376. — Traité du 26 février 1871 avec les Etats-Unis (art. 26), 149.

J

JURISPRUDENCE. — Jurisprudence des tribunaux de prises américains pendant la guerre de 1812-1814, 94 ; — pendant la guerre de la Sécession, 712-715. V. CONTINUITÉ.

Jurisprudence anglaise et américaine, quant à la détermination du caractère hostile, 167-186. — Jurisprudence anglaise pendant la guerre de Crimée, 107-108. 110-111. 113.

Jurisprudence française quant à la détermination du caractère hostile, 157-166. Jurisprudence du Conseil des Prises pendant la guerre de Crimée, 107. 112. 113 : — pendant la guerre de 1870-1871 (73 condamnations prononcées), 140-146.

L

LUBECK. — Loi de la cité de Lubeck, relative aux reprises : le navire *Die Drey Bienenkœrbe*, 296 *bis*.

M

MARINE VOLONTAIRE. — La légitimité de

cette marine, 115. 135. 211. 442. — Essai de la Prusse en 1870. — V. Prusse. — Projets russes en 1878, 132.

Mer. — Liberté des mers. — Sens de plus en plus large de cette formule, 434. — Mer territoriale. — Son étendue, 215. — Mers *fermées*, 216 — Inviolabilité des eaux neutres, 220-230.

N

Naples. — Congrès de Naples (30 juin 1871). — Vœu en faveur de l'inviolabilité, 148. — Résolution relative à la sanction de la contrebande de guerre, 657.

Nationalité. — Nationalité au point de vue de l'exercice des droits de la guerre. V. Caractère.

Navires. — Caractère national. V. Caractère. — Navires de cartel. — Immunité, 206. — Navires naufragés. — Les navires ennemis naufragés sur les côtes ennemies sont-ils de bonne prise? — Pratique des divers États, opinions des publicistes, 197-198.

Neutralité armée. — Convention de 1693, 34; — de 1759, 54. — Première neutralité armée (1780), 55-57. — Ses effets immédiats, 59. — Définition du blocus, 677. — Seconde neutralité armée (1800), 77. — Principe de la nécessité de la notification spéciale en matière de blocus, p. 642, note 3. — Convention de Saint-Pétersbourg, 78-79.

Neutralité des marchandises. — Toute marchandise sous pavillon ennemi est présumée ennemie, 144. 370. 373. — Preuve de la neutralité : 145. 371. 373. 374.

New-York. — Résolution de la chambre de commerce de New-York (6 avril 1854) en faveur de l'abolition de la course, p. 126, note 4.

O

Orient. — *Ancien Orient.* — Caractère des guerres, 3; — Belle déclaration du patriarche Abraham, p. 6, note 2. — *Orient moderne.* V. jurisprudence pendant les guerres de Crimée, Russie et Turquie.

P

Pacotilles. — Restitution au capitaine et à l'équipage du navire capturé, 143.

Panama. — Congrès de Panama, (1826): vœu relatif à l'abolition de la course, p. 101, note 1.

Papiers de bord. — La preuve de la propriété doit être établie par les papiers de bord : règle française, 145. 162. 370; — Admission exceptionnelle de toutes autres pièces, 371. — La question des papiers de bord, dans le droit de la guerre maritime réformé, 772-73.

Paquebots-poste. — Convention du 14 juin 1833 entre la France et la Grande-Bretagne, 207-208. — Disposition du *Landrecht* prussien de 1794, p. 241, note 1. — Limites de l'immunité qu'il serait désirable de voir consacrer par des conventions : distinctions analogues à celles qui ont été proposées pour la protection des câbles sous-marins (M. Renault), 208.

Paris. — Déclaration de Paris (16 avril 1856), 104. — La Déclaration de Paris devant le Parlement anglais. — Rapport d'un comité de dix-sept membres nommé par la Chambre des Communes pour examiner l'état du commerce maritime (7 août 1860), 123. 416. — Discussion des motions Horsfall (1862) et Gregory (1866) : attaques dirigées contre la Déclaration de Paris, 417. — Assertion de Lord Palmerston sur l'art. 4 de la Déclaration (10 mai 1862), 683. — Proposition Bentinck (21 avril 1871), 147. — Motion Percy-Wyndham (3 mars 1877), 418. — Portée réelle de l'agitation qui s'est faite autour de la Déclaration de Paris, p. 510, note 2.

Pavillon. — Droit au pavillon. V. Caractère.

Pays-Bas. — *Gueux de la mer;* — Placard du 27 juillet 1584 ; — du 14 avril 1586 ; — du 4 août 1586, 28. — Traité de 1675 avec la Suède ; articles séparés du traité de paix de 1679, 40. — Édits et traités relatifs aux reprises, 297-298. — Art. 89 de la loi du 1er octobre 1838 : compétence du *Hooge Raad*, 341.

Pêche. — Pêche côtière. V. Bateaux.

Pillage. — Pillage des prises : témoignage de Valin, p. 276, note 2.

Piraterie. — La piraterie dans l'antiquité : pirates grecs, 4 ; — liguriens, illyriens, 6. — La piraterie au moyen-âge, 9. — Frères Vitaliens, 20. — Flibustiers ou Boucaniers, 39. — La piraterie au XIXe siècle : guerre des colonies espagnoles de l'Amérique du Sud, 96; — guerre de 1846 entre les États-Unis et le Mexique, 97 ; guerre de l'indépendance hellénique, p. 93, note 3. p. 370.

Pise. — Traité de 1221, entre Arles et Pise, 15. — Règlement sur la course (1298), 18.

Portalis. — Esquisse d'un parallèle entre Portalis et Sir W. Scott, 81-86. — Discours prononcé à la séance d'installation du Conseil des Prises (14 floréal an VIII), 404.

Préemption. — Droit de préemption dans la pratique actuelle. — Préemption des approvisionnements à bord d'une prise : le *Pfeil*, le *Heinrich*, 254. 730.

Droit de préemption à l'encontre de certaines cargaisons ennemies sous pavillon ennemi. — Portée de ce droit, 728. — Conditions d'exercice, 729-730. — Règlement de l'indemnité par le tribunal de prises

compétent, 731. — Paiement immédiat de l'indemnité allouée, 732.

Preuve. — Marche et administration de la preuve. V. Procédure.

Prises. — V. Saisie, Tribunaux, etc. — Restitution des prises non encore jugées lors de la paix. — Traité de Zurich; décret français du 29 mars 1865, 128. Traité de Francfort (art. 13), 140. — Restitution réciproque de toutes les prises: traité du 30 octobre 1864, entre le Danemark, l'Autriche et la Prusse (art. 13), 129.

Procédure en matière de prises. — Instruction préparatoire. Caractère contradictoire que lui attribue le règlement autrichien du 21 mars 1864, 364. — Opérations que comprend, en France, l'instruction préparatoire, 365: distinction entre les prises *constamment ennemies* et celles qui ne le sont pas, au point de vue de la vente provisoire, 366. — Marche et administration de la preuve devant les tribunaux de prises des puissances maritimes les plus importantes ou les plus avancées; règles de forme. — France: instruction devant le Conseil des Prises; délai pour cette instruction, 368-369; — octroi d'un délai pour justifier de la nationalité neutre, 144. 145. 370; — admission exceptionnelle de toutes pièces autres que les papiers de bord, 371. — Grande-Bretagne: assignation des parties, requêtes adressées à la Cour, 372; — droit absolu pour la Cour d'ordonner des suppléments de preuves (*further proof; Plea and Proof*) 373: usage que fait la Cour de ce pouvoir discrétionnaire, 374. 781. 785. — Danemark, 375. — Autriche, 376. — Prusse, 377. — Jugement de première instance et d'appel, 378-379.

Réforme de la procédure. — Les trois phases de la procédure, 767. — Première phase: l'arrêt, la visite la saisie, etc. Arrêt, 768. — Visite, 769; Cf. 708 *bis*. 709. — Saisie. — *a*). Hypothèses de la saisie, 771. — Question des papiers de bord; opinion de M. Bulmerincq, 772-773. — Vaisseaux ennemis vendus à des neutres pendant la guerre, 774. — *b*). Formalités légales de la saisie, 775. — Conduite du navire saisi dans un port de la nation du vaisseau de guerre saisissant, 776. — Remise du navire saisi au tribunal d'instruction, 777-778. — Deuxième phase: instruction préparatoire. Actes dont se compose cette instruction, 779. — Troisième phase: procédure devant la juridiction des prises. — Caractère d'un procès de prise, dans l'état actuel des choses: renversement des rôles, interversion de la marche de la preuve, restrictions dont l'administration en est entourée, 780-781. — Protestations des publicistes: d'Abreu et Sir Travers Twiss, 783-785. — Opinion de M. Bulmerincq, 786. — Critique de l'état de choses actuel; nécessité d'une réforme, 787-788. — Principes d'une procédure nouvelle; projet de M. Bulmerincq, 789-790.

Prusse. — Traité de 1785 avec les Etats-Unis; son autorité, 61. — Procédés de Frédéric II, en Pologne, p. 61, note 3. — *Landrecht* de 1794, 1, tit. 9, *ab*. V, 214. 215, p. 241, note 1. — Mouvement en faveur de l'inviolabilité de la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi. — Proposition de M. de Ronne à la Chambre des Députés: dépôt du rapport de la commission nommée pour l'examiner (19 mai 1860), 125. — Guerre de 1864: règl. du 20 juin 1864 (§ 1. 2. 4. 8. 21), 350; — § 9, p. 375; — § 10. 11. 12. 13. 15. 16. 17. 29, p. 391. — Art. 13 du traité du 30 octobre 1864, 129. — Guerre de 1866: ord. du 19 mai 1866, abolitive de la capture, 131. — Guerre de 1870-71: ord. du 18 juillet 1870, 133; — ord. du 24 juillet, portant création d'une marine volontaire: appréciation de cette mesure, 133. 211. 442. — Echange de Notes avec le gouvernement français et représailles exercées à propos de l'internement de capitaines de la marine marchande, 137. — Valeur des vaisseaux et des chargements capturés, 139. — Révocation de l'ord. du 18 juillet 1870. V. Allemagne.

R

Rançon. — Le capteur peut-il rançonner sa prise? — Législation des divers États. — Etats-Unis, Angleterre, Pays-Bas, Suède, Russie, Danemark, Espagne, 258. — France, 259. — Publicistes. — Valin, 260. — Martens, 261. — Story, 262. — Sir R. Phillimore, 263. — Hautefeuille, Pistoye et Duverdy, 264. — Gessner, Calvo, 265. — Hall, 266. — Est-il désirable que la pratique de la rançon cesse d'être exceptionnelle? 267. — Effets du traité de rançon, p. 289, note 1.

Représailles. — Lettres de représailles au XIIe et au XIIIe siècles, 9. — Traité de 1632 entre la France et l'Angleterre, 32. — Lettres de représailles en date du 29 juin 1778; — traité du 26 septembre 1786 entre la France et l'Angleterre, p. 58, note 1.

Reprises. — Dispositions du *Consulat de la Mer*, 13. 288. — Pratique des divers États. France: développement historique, législation actuelle, 289-291. — Espagne, 292. — Portugal, 293. — Prusse, 294. — Danemark, 295. — Suède, 296. — Loi de la cité de Lubeck: le navire *Die Drey Bienenkœrbe*, 296 *bis*. — Pays-Bas: législation, 297; traités, reprise par une escadre française de trente-trois navires hollandais, 298. — Grande-Bretagne: développement historique, 299; *Prize Act permanent* de 1864, 300-301. — Etats-Unis: Acte du Congrès du 3 mars 1800; Acte du 20 juin 1864 (art. 29), 302. — Publicistes. Doctrines qui ont tour à tour dominé la science. — Résistance opposée à la pratique naissante des vingt-quatre heures: — *Petrinus Bellus Albensis*, 303. — Dé-

fenseurs de cette pratique : Valin, d'Abreu, 306 ; attaques dirigées contre elle : Solicoffre, Martens, 307. — Erreur de Portalis, 308. — Sir W. Scott, 309. — Massé, 310. — Bluntschli, Calvo, Hautefeuille, Gessner, Rochussen, Paternostro, 311. — Solution commandée par le principe que toute prise doit être jugée, 312. — Abandon de la prise par le capteur : le navire hollandais *De Oude Roos* ; — recousse opérée par l'équipage du navire capturé, 313. — Recousse-recousse, 314-317. — Série de reprises greffées les unes sur les autres, 318.

Réquisition. — Droit de réquisition à l'encontre des bâtiments de commerce ennemis. — Droit de couler ces bâtiments pour une opération défensive quelconque, 733. — Transformation de ces navires en vaisseaux de guerre, par les soins de l'autorité militaire ennemie ; leur incorporation dans la marine volontaire, 735. — Leur emploi pour les besoins du service, 736. — Réquisition pour un usage momentané, 737. — Règlement de l'indemnité dans ces divers cas, 738.

Rome. — Théorie romaine du droit de la guerre : excellence de l'*occupatio bellica*, 5. — Les Romains victimes des déprédations des pirates : — leurs guerres maritimes : *columna rostrata* de 494 U. C., 6.

Russie. — Déclarations du 17 avril et du 28 juin 1719, 48. — Déclaration du 17 juillet 1770, 49. — Déclaration du 28 juillet 1780, 53. — Traités de 1780, 55.56. — Traités de 1800, 77. — Convention de Saint-Pétersbourg, 78-79. — Règlement du 31 décembre 1787 ; art. 2, 273 ; — art. 22. 24, 347 ; — art. 27, 258. — Règlement de 1806, 347. — Ordonnance de commerce : art. 942. 943. 946. 947, p. 306. — Ordonnance du 8/19 juillet 1780 : art. 9, défendant aux sujets russes d'acheter en temps de neutralité des vaisseaux aux sujets des puissances belligérantes, 16. — Ukase du 1er août 1809, art. 8, déclarant de bonne prise tout navire de construction ennemie n'ayant pas parmi ses papiers de bord un acte certifié en justice, qui prouve que la vente en a été faite avant la déclaration de guerre, 165, p. 174, note 3. — Ukase du 5 février 1854 ; — Règles de 1869 (§ 108), 273. — Guerre avec la Turquie (1877-1878) : ukase du 24 mai 1877 (art. 2), 152 ; — déclaration du 1er mai 1877, 639 ; — projet d'équiper une flottille de croiseurs, dans l'éventualité d'un conflit avec la Grande-Bretagne, 152. — Réforme du droit maritime. — *L'Alliance de médiation*, p. 88 ; note 2 ; — déclaration du 16 octobre 1807, 90. — Réponse de M. de Nesselrode à la Note de M. Middleton, relative au projet Monroë (1 février 1824), 101. p. 100, note 2. — Accueil favorable fait à la proposition Marcy, 116. — Conférence de Bruxelles, 150. — Société des Juristes de Moscou, 454.

S

Saisie. — *Pratique actuelle.*

Qu'est-ce qui est sujet à saisie ? Toute propriété privée ennemie sous pavillon ennemi (156-189. V. Caractère hostile), à l'exception (exceptions admises ou proposées) des bateaux pêcheurs (191-196), des navires naufragés 197-198), des bâtiments scientifiques (199), des bâtiments hospitaliers (200-205), des navires de cartel (206), des paquebots-poste (207-208). V. ces mots.

Qui peut saisir la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi ? — Les forces publiques et les autorités publiques, non des corsaires, 209-210. — Légitimité de l'organisation de marines volontaires, 115. 135. 211. 442. 582. — Prise faite par un navire de commerce non commissionné, en se défendant, 211 ; — par des prisonniers de guerre qui s'évadent, 213.

Où peut-on saisir cette propriété ? — Mer territoriale, 215. Mers fermées, 216. — Le droit de saisie peut être exercé sous le canon d'un vaisseau neutre, 217 ; — dans les mers territoriales ou fermées des belligérants, 218. — Inviolabilité des eaux neutres, 220. — Réfutation des exceptions proposées, 221-224. — Nullité de la capture faite dans ces eaux : caractère de cette nullité, 225. — Droit de l'Etat neutre quant à la prise faite dans ses eaux et amenée ensuite dans un de ses ports, 226-227. — Navires ennemis mouillés dans une rade foraine neutre, 230.

A partir de quand et jusques à quand peut-on saisir cette même propriété ? — Est nulle la capture opérée avant la publication du manifeste, 232. — Embargo, 233. — Indult, 234-239. V. ces mots. — Nullité des saisies opérées après la signature de la paix, connue ou non du capteur, 240-244. — Stipulation d'un délai pendant lequel les prises faites dans l'ignorance de la paix étaient valables, 241-242. — Définition de la connaissance positive de la paix, 243. — Restitution des prises non encore jugées lors de la conclusion de la paix, 128. 245.

Comment s'opère et se constate la saisie ? — Devoirs du croiseur, 246-247. — Devoirs du capteur, 249-252. — Préemption, 254. — Emploi de la prise pour le service, 255. — Perte par fortune de mer, 256. — Droit de rançonner la prise, 257-267. V. Rançon. — Droit de détruire la prise, 268-285. V. Destruction.

Droit de l'avenir. — Cas dans lesquels pourra être saisie la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi, 771-774. — Formalités légales de la saisie, 775 ; — formalités postérieures, 776-777.

Scott (Sir W.) — Esquisse d'un parallèle entre Sir W. Scott et Portalis, 81-86.

Springbok (Affaire du). — V. Continuité, 715.

Suède. — Traité de 1675 avec les Pro-

vinces-Unies ; articles séparés du traité de 1679, 40. — Ord. de 1667, 296 ; — règl. du 8 juillet 1788 (art. 5, § 3), 296 ; — (art. 11), 258 ; — règl. du 21 janvier 1804, § 1, défendant aux sujets suédois l'achat de vaisseaux ennemis en temps de neutralité, 165 ; — ord. du 12 avril 1808 (art. III, § 1-12), 348. 778.

Suisse. — Navires suisses sous pavillon étranger. — La *Palme* : navire de la Société des Missions de Bâle, sous pavillon allemand, p. 171-172. — V. Genève.

T

Transaction. — Après l'arrivée au port, le capteur peut-il transiger avec le capturé ? — Solution admise autrefois, en France, quant aux corsaires ; en principe, les vaisseaux de l'Etat ne peuvent transiger, p. 279, note 1.

Tribunaux de prises. — Création d'une juridiction des prises en France : ordonnance du 7 décembre 1373 [1400], 21 ; — en Angleterre, 22. — Les tribunaux de droit commun investis de la juridiction des prises, en France (loi du 13 août 1791 ; — loi du 14 février 1793), 69 : confusion qui en résulta, 76.

Tribunaux actuels. — Caractère de la juridiction des prises, 333-337. — Organisation des tribunaux de prises dans les différents pays : traits communs, 338. — Grande-Bretagne, 339. — Etats-Unis, 340. — Pays-Bas, 341. — France : attribution aux officiers d'amirauté du pouvoir de juger les prises *évidemment bonnes* (arrêt du Conseil du 2 octobre 1689), 342 ; *commissions des ports*, commissions coloniales : abus, 343 ; le Conseil des prises *seul* compétent aujourd'hui en matière de prises : guerre de Crimée, guerre d'Italie, guerre de 1870-1871, 344. — Italie : Commission des prises, 345. — Espagne : *Juntas Economicas* 346. — Russie, 347. — Suède, 348. — Danemark, 349. — Prusse, 350. — Autriche, 351. — Turquie, 352. — Grèce, 353. — Compétence des tribunaux de prises, 356-357. — Situation des tribunaux de prises, chargés d'appliquer le droit international, au regard des règlements nationaux. — France, 359. — Prusse, 360. — Autriche. Danemark, Italie, 361. — Grande-Bretagne, 362.

Tribunaux de prises internationaux. — Nécessité de constituer de tels tribunaux au point de vue spécial de la protection de la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi. — Considérations générales, 740-742. — Raisons alléguées pour le maintien de l'état des choses actuel, 744. — Examen critique de ces raisons, 745. — Argumentation des partisans de la réforme, 746. — Publicistes mécontents de l'organisation actuelle et opposés à la réforme, 747. — Projets de réforme. Deux séries de projets. Première série. Commissions mixtes instituées après la guerre, 749. — Deuxième série. Création de tribunaux internationaux, composés de belligérants et de neutres, et fonctionnant pendant la guerre, 750. — Vice commun à ces deux catégories de projets, 751. — Proposition de M. Westlake, 512. 514. 752. — Projet de M. Bulmerincq, 753. — Développement et justification de ce projet, par son auteur, 754-755. — Constitution du tribunal international, au début de chaque guerre : nomination des juges ; siége du tribunal ; sa présidence ; qualités des juges qui doivent le composer, 757-759. — Égalité des sujets ennemis et des sujets neutres devant la juridiction des prises, 760-763. — Appréciation du projet exposé, 764-766.

Turquie. — Guerre russo-turque, 152. — Résolution du 19 avril 19/1 mai 1877, 235. — Note du 5 mai 1877 au cabinet français, 695. — Instructions au serdar Ekrem, 652. — Règl. du 9 juillet 1877, instituant à Constantinople un Conseil des prises : publicité des séances, 352.

V

Visite. — Le droit de visite au moyen-âge : fait de 1164, 11. — But de la visite, dans la pratique actuelle ; ses formalités, 246-247. — Résistance à la visite, 247. 708 *bis*. 709. — Maintien de la visite dans le droit de la guerre maritime réformé, 708 *bis*. 709. 769. 770.

LAVAL. — IMP. ET STÉR. E. JAMIN, QUAI D'AVESNIÈRES, 49.

[illegible] entre l'Espagne du droit international privé sur des matières [illegible] extraterritoriale, extraditions, statuts personnel et civil, droits [illegible] etc., traduit du Espagnol par Alberto Bonet, avocat à la Cour de Paris [illegible] de l'Institut de droit international. 1882. 1 beau vol. in-8.

DE CLERCQ. — Recueil des traités de la France, publié sous le [illegible] ministère des affaires étrangères. Tomes I à XII, in-8.

Le tome XIII est sous presse.

DE CLERCQ ET DE VALLAT, auditeur ministériel, plénipotentiaire [illegible] des commissaires, publié sous les auspices du ministère des [illegible] 4e édition, mise à jour par les plus récents documents [illegible] 2 vol. in-8.

— Formulaire des chancelleries diplomatiques et consulaires, [illegible] chancelleries et du texte des principales lois, ordonnances, circulaires ministérielles relatives aux consulats, publié sous les auspices du ministère des affaires étrangères. 8e édition. 1880. 2 vol. in-8.

FIORE (Pasquale), professeur de droit international à l'université [illegible] Traité de droit pénal international et de l'extradition, traduit, [illegible] notamment du droit français notamment par l'insertion des traités [illegible] par la France avec les États étrangers, par Charles Antoine, [illegible] attaché du parquet de la République. 2 vol. in-8. 1880. 1 vol.

GLASSON (E.), membre de l'Institut, professeur à la Faculté de [illegible] Le mariage civil et le divorce dans les principaux pays de l'Europe, [illegible] législation comparée, précédé d'un aperçu sur les origines du droit. 2e édition. 1880. in-8.

— Histoire du droit et des institutions politiques, civiles et judiciaires, comparées au droit et aux institutions de la France depuis [illegible] jusqu'à nos jours. 1887. 6 vol. in-8.

GUÉLÉ, capitaine-adjudant-major au 3e régiment d'infanterie de [illegible] international : La guerre continentale et les personnes. 1881. [illegible]

LABRAQUE-BORDENAVE (V.), avocat à la Cour d'appel. — [illegible] maritime. — Traité des assurances maritimes en France et à l'[illegible] internationales comparées, notes, [illegible]. 1873. in-8.

MERIEL (Théophile), avocat à la Cour d'appel de Caen. — [illegible] et pratique de la loi du 10 décembre 1874 sur l'hypothèque [illegible] d'une étude sur le système juridique de la propriété maritime [illegible] instrument de crédit avant la loi nouvelle et suivi d'un appendice [illegible] des circulaires du *Merchant shipping Act* de 1854 [illegible] commerce italien avec les formules les plus intéressantes des [illegible] notes dans la pratique de l'hypothèque maritime. 1877. in-8.

PRADIER-FODÉRÉ (P.), docteur honoris causa de la Faculté des [illegible] administratives de l'Université de Caen. — Traité de droit [illegible] des agents politiques du ministère des affaires étrangères [illegible] américaine. 1881. 1 vol. in-8.

ROGARD DE GARD, avocat à la Cour d'appel de Paris [illegible] et de propriété. 1877. in-8.

2

A LA MÊME LIBRAIRIE

DE BOREK (Ch), avocat au droit général à la Cour d'appel. — Essai sur le [illegible] pénitentiaire. 1 vol. in-8. [illegible] 3 fr.

DESJARDINS (Arthur), membre de l'Institut, avocat général à la Cour de cassation. — Traité de droit commercial maritime.

Tome Ier. — Le fleuve du commerce maritime. — Définition, état civil, nationalité, entrée quotidienne des navires. — Acquisition et transmission de la propriété des navires. — Privilèges sur les navires. — Saisie et vente des navires. 1878. 1 vol. in-8. 7 fr.

Tome II. — Traité des propriétaires de navires et des capitaines. 1880. 1 vol. in-8. 7 fr.

Tome III. — Traité des gens de mer. — Traité du contrat de louage maritime. 1882. 1 vol. in-8. 7 fr.

DUDLEY FIELD (David), ancien membre du Congrès des Etats-Unis, membre du Barreau de New-York. — Projet d'un code international contenant en outre l'exposé du droit international actuel sur des matières les plus importantes, extradition, naturalisation, statut personnel et civil, droits de la guerre, etc., traduit de l'anglais par Albert Rivier, avocat à la cour de Lyon et secrétaire de l'Institut de droit international. 1882. 1 beau vol. in-8. 12 fr.

DE CLERCQ. — Recueil des traités de la France, publié sous les auspices du ministère des affaires étrangères. Tomes I à XII, in-8. 132 fr.

Le tome XIII est sous presse.

DE CLERCQ ET DE VALLAT, anciens ministres plénipotentiaires. — Guide pratique des consulats, publié sous les auspices du ministère des affaires étrangères. 1re édition, mise à jour par les plus récents documents officiels. 1880. 2 vol. in-8. 16 fr.

— Formulaire des chancelleries diplomatiques et consulaires, suivi du tarif des chancelleries et du texte des principales lois, ordonnances, circulaires et instructions ministérielles relatives aux consulats, publié sous les auspices du ministère des affaires étrangères. 5e édition, 1880, 2 vol. in-8. 20 fr.

FLOUR (François), professeur de droit international à l'université de Paris. — Traité de droit pénal international et de l'extradition, traités, usages et cas en courant du droit français, notamment par l'insertion des traités d'extradition conclus par la France avec les Etats étrangers, par Charles Antoine, docteur en droit, substitut du procureur de la République à Vouziers. 1880. 1 vol. in-8. 10 fr.

GLASSON (E), membre de l'Institut, professeur à la Faculté de droit de Paris. — Le mariage civil et le divorce dans les principaux pays de l'Europe. Étude de législation comparée, précédée d'un aperçu sur les origines du droit civil moderne. 2e édition. 1880, in-8. 6 fr.

— Histoire du droit et des institutions politiques, civiles et judiciaires de l'Angleterre, comparées au droit et aux institutions de la France depuis leur origine jusqu'à nos jours. 1882. 3 vol. in-8. 18 fr.

GOUZIL, capitaine-adjudant-major au 41e régiment d'infanterie de ligne. — Droit international : La guerre continentale et les personnes. 1881. in-8. [illegible]

LARRAQUE-BORDENAVE (Y.), avocat à la Cour d'appel. — Droit international maritime. — Traité des assurances maritimes en France et à l'étranger, polices internationales comparées, suite, réforme. 1879, in-8. 7 fr.

MOREL (François), avocat à la Cour d'appel de Gênes. — Commentaire théorique et pratique de la loi du 27 décembre 1874 sur l'hypothèque maritime, précédé d'une étude sur le caractère juridique de la propriété maritime considérée comme instrument de crédit avant la loi nouvelle et suivi d'un appendice contenant le texte des articles du *Macchiavel italien*, 404 de 1854 à 1866, et du code de commerce italien avec les formules les plus importantes des actes et contrats usités dans la pratique de l'hypothèque maritime. 1877. in-8. 7 fr.

PRADIER-FODÉRÉ (P.), docteur en droit, professeur de droit des sciences politiques et administratives à l'université de Lyon. — Cours de droit diplomatique à l'usage des agents politiques du ministère des affaires étrangères des états européens et américains. 1881. 2 vol. in-8. 15 fr.

ROLLAND DE CARO, avocat à la Cour d'appel de Paris. — La guerre continentale et la propriété. 1877. in-8. 1 fr. 25

— L'arbitrage international dans le passé, le présent et l'avenir. 1877. in-8. 1 fr.

PARIS. — IMP. ET CH. E. CARRÉ.